

# **EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA**

UNA ANTOLOGIA DOCUMENTAL EN ORDEN

CRONOLOGICO: 1914-1964

**COMPILADA POR SIR EUGEN MILLINGTON-DRAKE, K. C. M. G.**

EX CONSEJERO DE LA EMBAJADA BRITANICA EN LA ARGENTINA

MINISTRO BRITANICO EN MONTEVIDEO, EN EL MOMENTO DE LA BATALLA

DOCTOR HONORIS CAUSA DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES



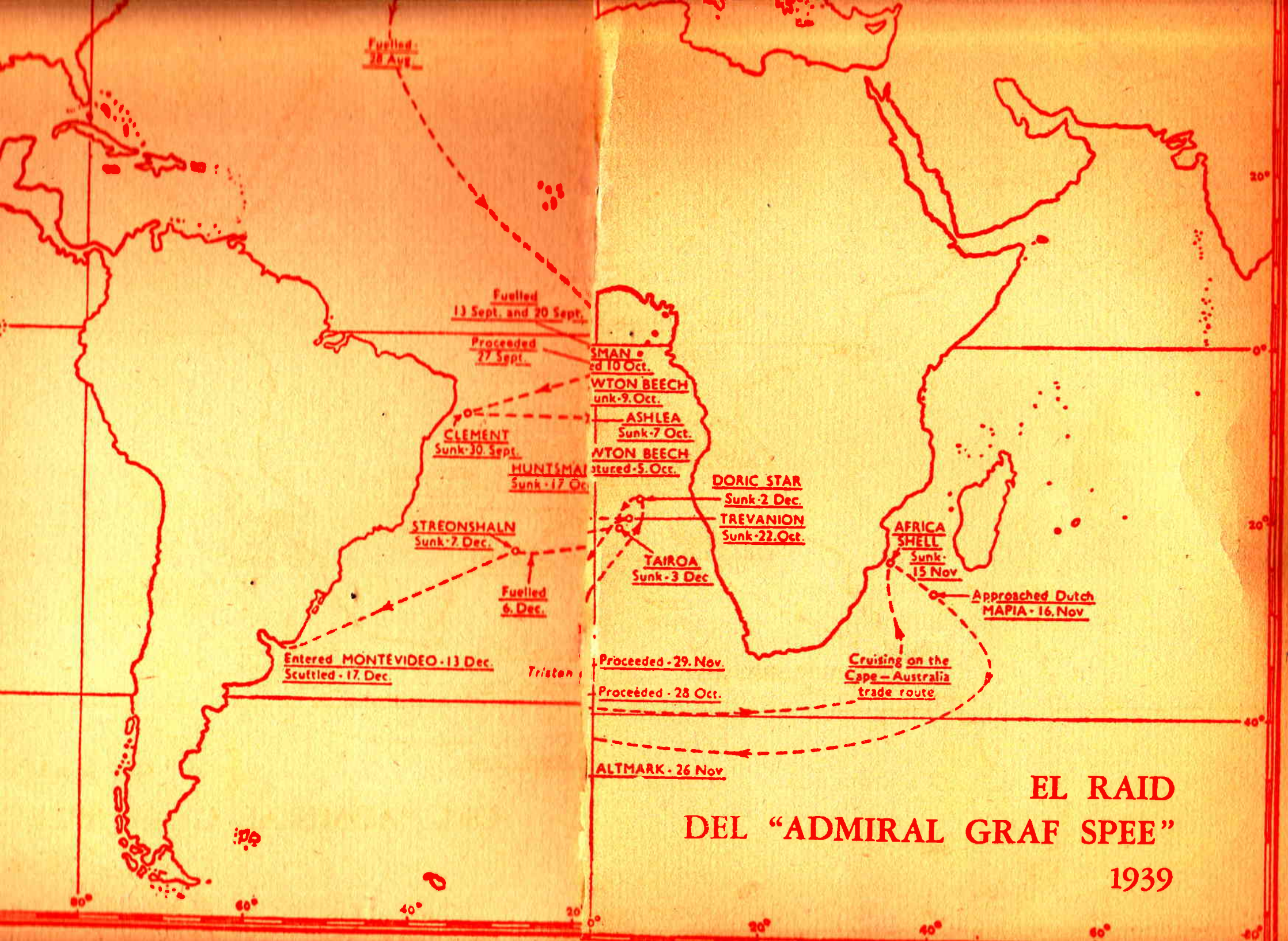
CENTRO NAVAL

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Buenos Aires

Argentina







EL  
DRAMA DEL GRAF SPEE  
Y  
LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

*UNA ANTOLOGIA DOCUMENTAL Y CRONOLOGICA*  
1914 - 1964



Centro Naval  
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES



Primer libro  
de la  
COLECCION NARRACIONES



Noveno Volumen de las Ediciones  
del  
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES





ALMIRANTE MAXIMILIAN REICHGRAF VON SPEE. Busto en posesión del actual Conde von Spee y realizado en 1917 por un escultor austríaco famoso, Ferdinand Seeboeck. Este último nació en Viena en 1864, y murió en Roma, donde pasó la mayor parte de su vida después de la Primera Guerra Mundial.



1500

# EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

*Una Antología Documental y Cronológica, 1914 - 1964*

Compendiada del original inglés por el Compilador

SIR EUGEN MILLINGTON-DRAKE,

*Ex Consejero de la Embajada Británica en la Argentina*

*Ministro Británico en Montevideo en el momento de la batalla*

*Doctor Honoris Causa de la Universidad de Buenos Aires*

Preámbulo de la versión inglesa por el

Almirante de la Flota y Jefe del Estado Mayor de Defensa,

LORD MOUNTBATTEN DE BURMA

Prólogo de la versión castellana editada por el

Instituto de Publicaciones Navales de Buenos Aires, por el

CONTRALMIRANTE DE LA ARMADA ARGENTINA (R.E.)

TEODORO E. HARTUNG

Ex Embajador de la Argentina en Inglaterra



Centro Naval

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Florida 801

Buenos Aires

República Argentina



Es Propiedad.

Derechos Reservados.

COPYRIGHT ley 1966 Instituto de Publicaciones Navales  
del Centro Naval de Buenos Aires, República Argentina.

Hecho el depósito que marca la ley 11.723.

Prohibida la reproducción total o parcial.

PRIMERA EDICIÓN  
AGOSTO DE 1966

Edición Castellana Universal, con excepción de la República Oriental del Uruguay, de "El Drama del Graf Spee y la Batalla del Río de la Plata" por Sir Eugen Millington-Drake y prólogo por el Contralmirante de la Armada Argentina (R. E.) Teodoro E. Hartung, compendiada por el autor del original en inglés "The Drama Of Graf Spee And The Battle Of The Plate".



DEDICADO

A

TODOS LO QUE TUVIERON UNA PARTE, AUNQUE PEQUEÑA

EN

EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y

LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

1914 - 1939

*El título indica a la vez el drama del hombre (el Vice-Almirante Graf von Spee) y el del barco que llevó su nombre.*

*El Almirante, que había obtenido una brillante victoria en la batalla de Coronel (1º de noviembre de 1914), a su vez se encontró, cinco semanas después, en la batalla de las Islas Malvinas, con fuerzas muy superiores que aniquilaron su Escuadra. Allí, en las aguas glaciales de esta región, encontró la muerte conjuntamente con sus dos hijos, que eran Tenientes en otros cruceros de la Escuadra.*

*De la misma manera, el acorazado de bolsillo GRAF SPEE, después de un crucero plenamente exitoso de casi cuatro meses, tuvo que ser hundido por su propio capitán, mar afuera de Montevideo, para escapar por última vez al enemigo.*



## CANTO AL HOMBRE INGLES

Inglés: democracia rubia;  
inglés, músculo de acero;  
inglés, palabra cumplida,  
inglés, voluntad de hierro,  
si ayer fuiste un hombre de agua  
hoy eres de agua y de cielo.

Inglés: sonrisa de niño  
con experiencias de viejo;  
inglés, inocencia limpia,  
diente blanco, ojo de cielo.  
Inglés, palabra empeñada  
por lengua de caballero;  
inglés, palabra cumplida  
ya sea Rey o plebeyo.  
Inglés, músculo amansado,  
inglés, voluntad de hierro,  
si ayer fuiste un hombre de agua  
hoy eres de agua y de cielo.

• Inglés: palabra cumplida,  
número lírico y juego,  
canción con los dientes blancos,  
viejo niño y niño viejo.  
Inglés, ganarás la guerra  
dándole duro y parejo  
día a día, noche a noche,  
mes a mes, enero a enero;  
¡el que te mojó la oreja  
no sabe onde puso el dedo!

*Fernán Silva Valdés*

Lo que antecede es la primera parte del "Canto al Hombre Inglés" escrito por Fernán Silva Valdés, con motivo de la Batalla de Gran Bretaña, en octubre de 1940, y que fue recitado por el poeta mismo con motivo de la inauguración de la campana del "Ajax", en el puerto de Montevideo, en el décimo aniversario de la batalla, o sea el 13 de diciembre de 1949. Por esta razón, el poema completo aparece en el primer epílogo, donde está descrita dicha ceremonia.



# INDICE

## PREFACIO DEL INSTITUTO

	Pág.
Por el Consejo Directivo del Instituto de Publicaciones Navales .....	17

## PROLOGO DE LA VERSION CASTELLANA

Editada por el Instituto de Publicaciones Navales de Buenos Aires, por el Contralmirante de la Armada Argentina (R. E.) Teodoro E. Hartung, Ex Embajador de la Argentina en Inglaterra .....	19
--	----

## PREAMBULO DE LA VERSION INGLESA

Por el Almirante de la Flota y Jefe del Estado Mayor de Defensa, Lord Mountbatten de Burma .....	25
--	----

## AGRADECIMIENTOS

Por el Compilador .....	27
-------------------------	----

## ILUSTRACIONES

Busto del Almirante Graf von Spee .....	
Grupo I	Coronel - Las Malvinas - La botadura del GRAF SPEE .....
	40
Grupo II	Comodoro Harwood - El raid del GRAF SPEE - La intercepción y la batalla - Montevideo - Voladura del GRAF SPEE - Travesía a Buenos Aires - Funeral de Langsdorff .....
	128
Grupo III	Regreso a Gran Bretaña del EXETER y ACHILLES - AJAX en Montevideo - Celebraciones - Internación de la tripulación del GRAF SPEE - Participantes y eventos posteriores .....
	240
Síntesis ilustrada reunida por el Compilador durante su visita al Uruguay en diciembre de 1964, con motivo de conmemorarse el 25º Aniversario de la Batalla del Río de la Plata.	
	Primera parte .....
	336
	Segunda parte .....
	384



## MAPAS, DIAGRAMAS, etc.

Primera fase de la Batalla en el plano del libro del Comandante Rasenack .....	139
Segunda parte de la acción en el estuario del Plata .....	140
Carta N° 10 del Servicio de Hidrografía de la Marina .....	163
ADMIRAL GRAF SPEE - Diagrama técnico mostrando las averías sufridas .....	190
Estuario del Plata - Posibilidades de salida del GRAF SPEE desde Montevideo ....	256
El raid del ADMIRAL GRAF SPEE, 1939 .....	
Plano oficial británico de la batalla .....	

## INTRODUCCION DE LA VERSION INGLESA

Por el Compilador .....	29
-------------------------	----

## PROLOGO: VEINTICINCO AÑOS ANTES

Vueltas de la Rueda de la Fortuna: Batallas de Coronel y de las Malvinas	37
--	----

## PARTE I: LA PROXIMIDAD A LA GUERRA, 1934-1939

A) Cinco años antes .....	45
B) Dos años antes .....	51
C) Un año antes .....	57
D) En vísperas de la guerra .....	60

## PARTE II: EL RAID DEL GRAF SPEE

A) Desde Wilhelmshaven al Atlántico Sur .....	63
B) El primer hundimiento: El CLEMENT, cerca de Pernambuco; la captura del NEWTON BEECH; hundimiento del ASHLEA .....	71
C) Captura del HUNSTMAN y hundimiento del TREVANION .....	77
D) Desviación hacia el Océano Indico: hundimiento del AFRICA SHELL del Capitán Dove .....	84
E) Otro encuentro con el ALTMARK, hundimiento del DORIC STAR y del TAIROA .....	86
F) Hacia el Río de la Plata .....	100

## PARTE III: LA BATALLA EN LA MAÑANA - DICIEMBRE 13

A) El encuentro .....	113
B) Los primeros cincuenta minutos .....	115
C) Los primeros cincuenta minutos en el EXETER .....	126
D) Los primeros cincuenta minutos para los prisioneros británicos a bordo del GRAF SPEE .....	134
E) Media hora siguiente .....	136

## PARTE IV: LA PERSECUCION Y LA BATALLA AL ATARDECER

A) La persecución .....	141
B) La Batalla al atardecer .....	145
C) Aproximación a Montevideo .....	151



## PARTE V: OPINIONES AUTORIZADAS SOBRE LA BATALLA

A) Británicas .....	169
B) Alemanas y otras .....	179

## PARTE VI: LOS CUATRO DIAS EN MONTEVIDEO

A) El primer día: jueves 14 de diciembre .....	189
B) El segundo día: viernes 15 de diciembre .....	206
C) El tercer día: sábado 16 de diciembre .....	216
D) El cuarto y último día: domingo 17 de diciembre. En la mañana y en la tarde .....	231
E) El cuarto y último día: domingo 17 de diciembre. Al atardecer y en la noche .....	239

## PARTE VII: OPINIONES AUTORIZADAS SOBRE LA DECISION DEL CAPITAN LANGSDORFF, DE VOLAR EL GRAF SPEE Y SALVAR LA TRIPULACION.

### ACTITUD DEL GOBIERNO URUGUAYO.

A) Desaprobación: una británica .....	258
B) Aprobación: cuatro alemanas y una británica .....	260
C) Nota del Gobierno Uruguayo exponiendo su actitud frente al caso .....	264

## PARTE VIII: LAS CONSECUENCIAS: INMEDIATAS Y POSTERIORES DEL LADO ALEMAN Y DEL LADO BRITANICO.

A) Inmediatas: lado alemán .....	267
B) Inmediatas: lado británico .....	284
C) Seis semanas más tarde, en ambos lados .....	292
D) Dos meses más tarde, en el lado británico .....	300
E) Tres meses más tarde, en el lado alemán .....	302

## E P I L O G O S

A) Diez años después, Montevideo: La campana del AJAX .....	315
B) Quince años después, Londres: El Film .....	323
C) Veinte años después. El nuevo GRAF SPEE. Encuentro amistoso en Londres .....	329
D) Veinticinco años después. El nuevo AJAX. Otro encuentro amistoso .....	343

## APENDICES DE LA VERSION ORIGINAL INGLESA

I. Reminiscencias de los cirujanos del EXETER, ACHILLES y GRAF SPEE ..	349
II. Informe sobre el enemigo por el oficial de artillería del ACHILLES: las maniobras del enemigo para evitar el cañoneo. Distribución de su fuego de cañón: humo, el de los cañones de once pulgadas era tan espeso que oscureció al barco por algún tiempo. Promedio y puntería del fuego. Reglas de tiro. El efecto aparente del cañoneo británico. Detalles sobre los proyectiles enemigos .....	356



III. Análisis del Comandante Rasenack del cañoneo británico y alemán en el combate. Los diecisiete impactos directos del cañón de 6 pulgadas: estas granadas hubieran producido un mayor daño si hubieran estado provistas con espoletas de contacto; por otra parte, si el GRAF SPEE hubiera utilizado granadas perforantes, sus ocho impactos directos hubieran hundido al EXETER .....	358
IV. Artículos de la Convención de La Haya de 1907, Capítulo XII, citados en la parte VII. El tercer día. Decreto del Gobierno Argentino, ordenando de acuerdo con el artículo X de la Convención de La Haya de 1899, la internación de los oficiales y marineros del GRAF SPEE. Estos últimos tenían que ser internados en las provincias, pero los oficiales podían permanecer en Buenos Aires bajo palabra .....	363
V. 1963. La visita al Uruguay, del Almirante de la flota, Lord Mountbatten de Burma .....	365
VI. Fuentes: documentos, libros, revistas, diarios, etc., de los cuales se han extraído pasajes reproducidos en esta antología .....	367

## ULTIMOS EPILOGOS

### TESTIMONIOS RECOGIDOS POR EL COMPILADOR, CON MOTIVO DEL XXVto. ANIVERSARIO DE LA BATALLA.

#### A) EN BUENOS AIRES:

1) Capitán de Fragata EDUARDO A. AUMANN: Informe elevado al Directorio de la Escuela Naval de Guerra, con fecha 29 de diciembre de 1939, dando cuenta de una larga conversación con el Capitán Langsdorff, el día anterior a su muerte .....	373
2) MARINEROS DEL GRAF SPEE RADICADOS EN LA ARGENTINA: opiniones de tres de ellos en una entrevista publicada por el "Scotsman" de Edimburgo en diciembre de 1964, en una nota del Corresponsal Especial Bill Montalbano .....	376
3) "GRAF SPEE" por RUDOLF MULLER, Editor ENRIQUE SIGNORIS, Convención 568, Haedo F. C. N. D. F. S. 1954. Relato abreviado sobre la personalidad del autor, joven marinero del GRAF SPEE, luego acriollado, quien en 1952-53 ya trabajaba como capataz en una estancia de las Sierras de Córdoba.  Allá el editor lo encontró, y luego de muchas y largas entrevistas redactó el libro.  Siguen algunos extractos respecto a su vida en Alemania y su radicación en Córdoba (R. A.) .....	377



## B) EN MONTEVIDEO:

- 1) DR. CESAR CHARLONE, entonces Vice Presidente de la República, carta personal al Compilador y parte de una entrevista concedida a "La Mañana" el 13 de diciembre de 1964 ..... 379
- 2) GENERAL DE DIVISION, ARQ. ALFREDO R. CAMPOS, Ministro de Defensa Nacional en la época de la batalla ..... 381
- 3) GENERAL OSCAR D. GESTIDO, Jefe de la Fuerza Aérea en 1939 y actual integrante del Consejo Nacional de Gobierno ..... 382
- 4) SR. V. SAMPOGNARO, hijo de D. Virgilio Sampognaro, Ministro del Uruguay en Berlín en 1939 y actualmente Embajador del Uruguay en Moscú en una carta del 31 de marzo de 1965. 383
- 5) CONTRALMIRANTE EDUARDO BERALDO, entonces Segundo a bordo del URUGUAY .... 385
- 6) Tres Oficiales del URUGUAY, CAPITAN DE CORBETA ING. MAGLIORINO BIANCHI y Alféreces LUIS DUVIGNEAU y VALDEMAR COSTA ..... 386
- 7) COMMANDER LLOYD HIRST entonces Agregado Naval Británico en Montevideo y Buenos Aires ..... 388
- 8) CONTRALMIRANTE JOSE RODRIGUEZ VARELA, entonces Director de la Marina Mercante de la Prefectura General de Puertos, quien fue designado para examinar los daños a bordo del GRAF SPEE ..... 392
- 9) CAPITAN ING. FERNANDO A. FONTANA, quien como Capitán de Corbeta también fue designado para examinar los daños a bordo del GRAF SPEE ..... 394
- 10) CAPITAN YOLANDO D. MOGNONI, entonces Secretario del Prefecto del Puerto de Montevideo. 394
- 11) COMANDANTE F. W. RASENACK, Oficial Técnico de Artillería en el GRAF SPEE y actualmente Presidente del Círculo de Camaradería de los Tripulantes del ex Acorazado ADMIRAL GRAF SPEE ..... 397
- 12) WILLIAM JOHNS, sub oficial de artillería del EXETER quien, como tal, había estado tres años en la escuadra del Comodoro Harwood, que de vez en cuando visitaba Montevideo y Punta del Este. Actualmente es Presidente de la Asociación "River Plate Veterans" de Plymouth .. 398



13) CAPITAN ALFREDO ROSSI, entonces Práctico del Puerto de Montevideo .....	399
14) SR. ...., periodista de "Acción" autor anónimo de un artículo aparecido en la edición del 13 de diciembre de 1964, titulado "Un domingo que conmovió a Montevideo", cuadro verbal de la voladura del GRAF SPEE .....	400
15) SRA. GLADYS SHAW, entonces esposa del DR. JOSE ANTONIO MORA OTERO, Secretario del Ministerio de Relaciones Exteriores en la época del GRAF SPEE .....	401
16) SRA. ILMA LEWIS, entonces residente en Montevideo, actualmente editora de THE MONTEVIDEAN .....	401
17) SRA. MARIA BEATRIZ ETCHEVERRY DE BIANCHI, Profesora de Fray Bentos y actualmente Directora del Liceo de Enseñanza Secundaria de dicha ciudad .....	406

#### C) EN GRAN BRETAÑA:

1) CAPITAN W. GATENBY, joven oficial del último vapor hundido por el GRAF SPEE y prisionero en el mismo durante la batalla, en una carta particular al Compilador .....	407
2) MR. J. McGARRY, maquinista a bordo del crucero EXETER y condecorado con la Distinguished Service Medal (Medalla de Servicio Distinguido), por su valentía e iniciativa en la batalla, en una entrevista concedida al "Lancashire Evening Telegraph" del 18 de diciembre de 1964 .....	409

#### D) EN WASHINGTON:

1) Dr. JOSE ANTONIO MORA OTERO, Secretario del Ministerio de Relaciones Exteriores en la época del GRAF SPEE y actualmente Secretario General de la O.E.A. en Washington, en una carta particular al Compilador .....	410
---	-----

#### E) RESEÑA DE LA PRENSA MONTEVIDEANA CON MOTIVO DEL 25 ANIVERSARIO DE LA BATALLA:

Redactada por el Compilador con comentarios ....	411
--	-----



**F) CONFRONTACION  
AMISTOSA EN TELE-  
VISION DE LOS PAR-  
TICIPANTES BRITA-  
NICOS Y ALEMANES  
EN LA BATALLA:**

La quinta serie de ilustraciones de este libro mues-  
tra diversos aspectos de la confrontación amistosa  
entre marinos británicos y alemanes, invitados por  
el compilador a las celebraciones del 25º Aniversario  
de la Batalla ..... 417

**APENDICE DE LA VERSION CASTELLANA**

**CRITICAS A LA VERSION ORIGINAL DEL LIBRO "THE DRAMA OF GRAF SPEE  
AND THE BATTLE OF THE RIVER PLATE":**

**A) EN GRAN BRETAÑA:**

- 1) "Daily Telegraph" del 6 de diciembre de 1964,  
por el Comandante N. E. WHITESTONE .. 423
- 2) "Birmingham Post" del 12 de diciembre de  
1964, por GEOFFREY MARTIN ..... 424
- 3) "The Illustrated London News" del 2 de ene-  
ro de 1965, por E. D. O'BRIEN ..... 425
- 4) "Irish Times" del 31 de diciembre de 1964,  
por el Contralmirante SIR WILLIAM JA-  
MESON ..... 426
- 5) Tres opiniones personales, por carta, del Al-  
mirante SIR EDWARD PARRY, del Capitán  
S. W. ROSKILL y de DUDLEY POPE, autor  
del libro "La Batalla del Río de la Plata",  
publicado en el año 1956 ..... 427

**B) EN ALEMANIA:**

- 1) "Atlantische Welt", de enero de 1965 ..... 428
- 2) "Marine Rundschau" en un artículo firmado  
por el Capitán de Navío H. GIESSLER .... 429

**C) EN EL RIO DE LA PLATA:**

- 1) "La Prensa" de Buenos Aires, del 6 de di-  
ciembre de 1964 ..... 431
- 2) "The Review of the River Plate" de Buenos  
Aires del mes de diciembre de 1964 ..... 433
- 3) "El País" de Montevideo, en un artículo edi-  
torial del 3 de diciembre de 1964 ..... 434
- 4) "Marcha" de Montevideo, en un editorial del  
mes de diciembre de 1964 ..... 435



La ventaja de tiempo y lugar en toda acción bélica casi asegura la victoria; tal ventaja una vez perdida es irrecuperable.

*DRAKE a la Reina Isabel, 1588.*



## P R E F A C I O   D E L   I N S T I T U T O

EL INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES del Centro Naval presenta, con esta obra, su séptimo libro y, a la vez, inicia la COLECCION NARRACIONES. Otra estrella en su firmamento editorial y el nacimiento de una constelación.

Tal como lo muestra la presente obra, esta Colección lleva el propósito de reunir, en varios volúmenes, algunas de las operaciones bélicas que, en distintas guerras, se han llevado a cabo con la intervención de unidades o flotas de las armadas del mundo. Operaciones navales de todos los tiempos y, cuando cabe, sus antecedentes y consecuencias. La historia real y efectiva constituye la base de esta nueva agrupación de volúmenes, aunque ella admite las galas literarias y las disquisiciones subjetivas de los narradores. Conjuntamente con la verdad, la ilustración y la enseñanza, corren a las parejas la emoción, la belleza, la inquietud y la sugerencia. Sucesos históricos de lectura agradable y amena.

El contenido de este libro está formado por un extenso compendio del que, latamente, fue escrito en inglés y editado en Londres. La versión castellana y la inglesa pertenecen al mismo autor. El INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES del Centro Naval publica esta versión castellana con la propiedad universal de derechos editoriales, con excepción de los correspondientes a la República Oriental del Uruguay. Por lo tanto, salvo la referida excepción, el Instituto posee la propiedad exclusiva y dispone enteramente de los derechos de publicación y distribución sobre el texto castellano del libro "EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA" de Eugenio Millington-Drake.



A causa de que el autor cede en favor del Instituto —a título gratuito— sus derechos de propiedad intelectual, uno y otro convienen donar a tres asociaciones de beneficencia el diez por ciento del importe de la edición, calculado éste con el precio de venta del ejemplar a los socios del Centro Naval. En el día de la aparición del libro el Instituto distribuye, entre las tres asociaciones de beneficencia, el referido por ciento. Por consiguiente, las donaciones se efectúan con anterioridad a la venta parcial o total de la edición.

Una vez más se dice: que el Instituto no persigue ganancia económica con sus ediciones, que los bienes de sus finalidades pertenecen a los dominios del espíritu y que sus propósitos son los de servir a la causa de la libertad por medio de la cultura. También, como en anteriores publicaciones, se expresa: que los libros del Instituto, no sólo están dedicados a los integrantes de las fuerzas armadas y a los componentes de instituciones afines a las mismas; sino que, además y muy especialmente, están destinados a las personas del ámbito civil. La ilustración de los civiles en cuestión de esencia naval militar, constituye una de las principales causas que justifican la existencia del INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES.

*El Consejo Directivo*



## PROLOGO DE LA VERSION CASTELLANA

Editada por el Instituto de Publicaciones Navales de Buenos Aires.

por

TEODORO E. HARTUNG

Contralmirante (R. E.) de la Armada Argentina, Ex Embajador de la Argentina en Inglaterra

“EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL PLATA” es un excelente trabajo, realizado con gran habilidad y presentado en sucesivos episodios, con información precisa de los personajes intervinientes, redactado en cartas comentarios que lo hacen ágil e interesante, no decayendo en ningún momento el suspenso de su lectura, hasta las páginas finales.

La prolija investigación y estudio de cada documento, las conversaciones sostenidas con los sobrevivientes de la batalla, la propia experiencia del autor, protagonista en la acción diplomática, y el análisis de los elementos reunidos, con comentarios cortos y precisos, permiten al lector formarse un panorama muy claro de lo acontecido en las batallas navales libradas en las dos grandes guerras mundiales en el cono sud de nuestro hemisferio.

Para juzgar la conducta naval del Capitán Hans Langsdorff, que llevó el comando del GRAF SPEE hasta su auto-destrucción el 18 de diciembre de 1939 y la del Comandante Harwood que condujo los cruceros británicos en la acción del Río de la Plata, el autor ha reunido una información verídica y precisa que no exige comentarios.

Sir Eugen Millington-Drake fue un protagonista del drama y un activo participante en los acontecimientos que siguieron a la batalla del Río de la Plata, donde actuó con su reconocida capacidad e inteligencia, tratando de obtener del gobierno uruguayo las máximas ventajas para su causa, en la difícil situación planteada por la llegada del GRAF SPEE al puerto de Montevideo.

La estricta adhesión a las leyes internacionales, espontáneamente adoptada por el Gobierno Uruguayo, fue favorable a la causa británica. Como Sir Eugen ha escrito: no fue lo que él pudo hacer en esos cuatro febriles días, sino lo que paciente-mente hizo durante los cuatro años previos, obteniendo una actitud definida hacia Gran Bretaña, especialmente cuando los métodos y procedimientos de Hitler eran pro-



vocativos hacia un país ultra democrático. Un resultado inmediato fue que ningún astillero uruguayo ni talleres quisieron ayudar al GRAF SPEE en su reparación.

Pero, al redactar este libro, una vez superada la contienda, usó el clásico "fair play" británico para juzgar los acontecimientos, reconociendo los valores morales del enemigo de ayer.

Su descripción y recuerdo de las acciones de Coronel y las Malvinas en la primera guerra mundial, el reconocimiento de la personalidad destacada del Vicealmirante Conde Maximilian von Spee, encadenan por gravitación a conectar los acontecimientos con los sucesos del Acorazado de Bolsillo GRAF SPEE (de quién obtuvo su nombre) en la segunda guerra mundial, como si el nombre Spee, estuviera ligado a los mares que rodean el cono sud americano.

Efectivamente, el Almirante Spee, sus únicos dos jóvenes hijos varones y el Acorazado de Bolsillo GRAF SPEE, tienen como sepultura las aguas del Atlántico Sud.

El libro de Sir Eugen tiene el extraordinario mérito de haber obtenido declaraciones de los sobrevivientes de la acción y de haberlos reunido en diversas oportunidades, para que expusieran sus puntos de vista y para que escribieran sus impresiones personales. Por ello, el libro contribuirá a un acercamiento entre los pueblos alemán y británico, que tan rudamente combatieron en dos oportunidades en lo que va del presente siglo.

Luego de transcurridos 26 años de los sucesos descriptos en el libro, tampoco aparece fácil apreciar la situación que se presentó al Comandante alemán la mañana del 13 de diciembre de 1939, cuando tuvo que decidir entre atacar y rehuir el combate frente a tres cruceros enemigos, a los que presumía escoltando un convoy de buques mercantes.

Al acercarse a las costas del Río de la Plata buscando interceptar buques mercantes enemigos para destruirlos, cumplía con una decisión tomada muchos días atrás, de causar daños en esa zona y luego volver hacia el norte, con intención de retornar a su patria.

Su misión era destruir y desarticular el comercio marítimo enemigo, evitando el encuentro con naves de guerra. Sabía que cualquier avería recibida en combate, aunque fuera leve, dañando su buque lejos de las bases navales, disminuiría su capacidad operativa, sin posibilidades de recuperación y, en consecuencia, se exponía tarde o temprano a ser destruido. Es el final de casi todos los raiders que deben actuar lejos de sus bases navales y en aguas hostiles.

Cabe preguntar: ¿qué hubiera sucedido si el Capitán Langsdorff hubiera rehuído el combate, ni bien observó buques de guerra en el horizonte? Es muy difícil de prever, pues el GRAF SPEE desarrollaba una velocidad máxima de 25 nudos, mientras los cruceros británicos tenían 31 nudos a su favor y éstos no iban a dejar de perseguirlo, aún a costa de graves pérdidas mientras indicaban posición, rumbo y velocidad del GRAF SPEE a todos los buques que lo buscaban en el Atlántico Sud.



El rehuir el combate no aseguraba su salvación, aunque quizás el combate en retirada le hubiera permitido sacar ventaja del mayor alcance de su artillería.

Pesados todos los factores, a favor o en contra, de las dos posibles soluciones, atacar o rehuir el combate, una vez descubierto y a 7000 millas de su base, no se puede decir categóricamente que la decisión de atacar fue equivocada. Exactamente, el Capitán de bandera del Comodoro Harwood en el crucero AJAX, que estaba en mejor situación que ningún otro para juzgar, opina que el hecho de atacar inmediatamente efectuado por Langsdorff, cerrando distancia, fue la táctica correcta, principalmente por la exactitud de su fuego de artillería pesada, que a corta distancia destruyó los dos aviones de observación del EXETER, los que hubieran sido de una gran ayuda para el fuego de artillería de los cruceros británicos. El hecho es que obtuvo la destrucción de su más grande oponente.

Uno de los capitanes mercantes cautivos a bordo del GRAF SPEE, Capitán Dove, que comandaba el AFRICA STAR hundido en la costa este de Africa, y que permaneció a bordo del GRAF SPEE hasta la llegada a Montevideo, solía tener largas conversaciones con el Capitán Langsdorff, que dominaba el idioma inglés, y por su recuerdo de ellas se deduce que el Capitán Langsdorff tenía el convencimiento de la superioridad de la potencia de fuego de su buque y la seguridad de su protección acorazada, en caso de encuentros con cruceros británicos y estaba seguro de poder destruirlos rápidamente.

La permanencia en el mar, sin ver costa alguna, por espacio de tres meses largos bajo la tensión constante de un inminente encuentro con el enemigo, con guardias diurnas y nocturnas reforzadas y con personal constantemente en las cercanías del cañón, desgastan los nervios y agotan la paciencia.

Su creencia que encontraría un convoy de buques mercantes detrás de los cruceros y lo que creyó dos destroyers, concordando con la errónea información que se le hiciera llegar desde Buenos Aires, de que un convoy había salido, también incitaron su decisión. Debe recordarse también que la acción de los "raiders" no sólo es el hundimiento de buques mercantes, sino también y muy especialmente el efecto de su amenaza permanente que distorsiona y detiene el tráfico marítimo. El solo hecho de saber que existe un "raider" en el mar es suficiente para provocar medidas que retardan el tráfico mencionado.

Si el Capitán Langsdorff decidió atacar a tres buques al mismo tiempo, sabía que su posición como "raider" desaparecía en ese instante, pues era seguro que por lo menos uno de los buques eludiría la acción, para mantener contacto, hasta la llegada de refuerzos. Los sucesivos acontecimientos que siguieron a su determinación de atacar son consecuencias lógicas de esa determinación.

El GRAF SPEE abrió fuego a las 6.17 y a las 6.36; el EXETER había sufrido serios daños. Inexplicablemente, el GRAF SPEE, en lugar de caer a estribor para rematar al EXETER, cae a babor cubriéndose con una cortina de humo del fuego de los cruceros AJAX y ACHILLES, que lo atacan con energía.



Son decisiones que se toman en el fragor de la lucha, influídas por los acontecimientos y también por el estado psíquico del Comandante. (Según informes, el Capitán Langsdorff había sufrido heridas leves y la explosión de una granada en las cercanías, lo había privado del sentido por algunos minutos).

Esa decisión salvó al EXETER, que pudo maniobrar y dejar de estar bajo el peso mayor de la batalla, el cual con su único cañón utilizable continuó haciendo fuego sin cesar.

En la mente del Capitán Langsdorff habrá pesado la impresión del fracaso, al no obtener resultados más rápidos y decisivos sobre sus enemigos.

Por eso, a las 8 de la mañana, cuando navegaba ya rumbo a Montevideo, seguido por los cruceros AJAX y ACHILLES, al apreciar la situación, habrá llegado a la conclusión que necesitaba reparaciones y lo mejor era tomar refugio en un puerto neutral. Su buque no había sufrido averías fundamentales, su artillería principal funcionaba sin inconvenientes y sus máquinas no tenían averías, pero tenía dos cruceros a popa que lo seguían y lo seguirían como "perros de caza" hasta su final y de los cuales no podría desprenderse desde ese momento en adelante.

El Capitán Langsdorff sabía que tenía poca munición para su artillería principal y que no podría sostener otra hora de combate sin agotarla. Sabía que habían sido destruidos los destiladores para obtener agua dulce, las cocinas eléctricas y otros elementos como el telémetro para su artillería principal; que su posibilidad de regreso a Alemania era muy remota, estando a siete mil millas de distancia y debiendo cruzar (de haber podido) los mares árticos en pleno invierno (enero) con una tripulación mal alimentada y exhausta. Todo ello, tiene que haber influido en el espíritu del Capitán Langsdorff para tomar la decisión de buscar refugio en un puerto neutral.

Pero si el GRAF SPEE tenía su munición reducida, también la tenían los cruceros AJAX y ACHILLES y éstos, además, estaban consumiendo una gran cantidad de combustible para mantener contacto a altas velocidades.

Quizás, si el Capitán Langsdorff hubiera hundido al EXETER, su determinación hubiera sido otra, pero no fue así y tomó el camino de Montevideo, que en su carta póstuma llama la "trampa de Montevideo". Trampa que hubiera podido ser cualquier otro puerto, pues la trampa no se produce al entrar en Montevideo, sino más de diez y seis horas antes y a muchas millas de distancia.

La táctica usada por el Comodoro Harwood era la más acertada para el caso. Cerrar distancia con el EXETER para forzar el combate y producir averías al GRAF SPEE que disminuyeron su capacidad operativa y mantener contacto con el enemigo hasta la llegada de refuerzos más poderosos. Atacar por otros ángulos al GRAF SPEE para obligarlo a cambiar de blanco y perder con ello tiempo en el centraje de sus salvas. El Comodoro Harwood no se equivocó; consiguió sus objetivos y los hubiera cumplido también aunque hubiera perdido al EXETER en el encuentro; su misión era clara y precisa.



La batalla del Río de la Plata es quizás una de las últimas en que se empleó decisivamente el fuego de la artillería, como base de la misma. Era el tradicional duelo al cañón; que fue el factor dominante de las batallas navales hasta esos días.

La precaución de llevar a bordo capitanes mercantes prácticos para recalcar a puertos en la zona de operaciones, permitió al GRAF SPEE entrar a Montevideo directamente, sin tener que llamar a los prácticos de puerto. También ese mismo práctico llevó parte de la tripulación con el remolcador Gigante y la barcaza Chiriguana a remolque, cortando camino por sobre los bancos desde el faro La Pamela hasta banco Ortiz y luego a Buenos Aires.

Mientras el GRAF SPEE estaba en Montevideo, su Comandante acompañado por el Ministro Langmann, buscó obtener la reparación de las averías y el permiso de permanencia por mayor tiempo para efectuarlas, sin poderlo conseguir.

Como comentario, basta decir que cada hora que pasara en Montevideo, más difícil era la situación para el GRAF SPEE y más problemática su salida.

El 18 de Diciembre ya estaba el crucero CUMBERLAND, que había llegado el 14, aguas adentro junto con el ACHILLES y el AJAX y también venían varias unidades británicas a unirse a las anteriores. El GRAF SPEE fue volado y destruido por disposición de su Comandante y terminó su carrera en las aguas del Río de la Plata, ante los ojos atónitos de muchos expectadores en Montevideo y ante el dolor de su Comandante y tripulación.

La decisión del Capitán Langsdorff de destruir su buque, sin duda, dolorosa, salvó muchas vidas, no sólo de su bando, sino también del enemigo.

El Comodoro Harwood cumplió su misión con el mínimo de pérdidas, gracias a su acertada táctica y también a su buena estrella. (Abandono del ataque al EXETER por el GRAF SPEE).

El Capitán Langsdorff se quitó la vida, luego de asegurar la internación de la tripulación en la Argentina. Cumplió con una antigua tradición naval, salvando el honor de su Marina.

Sir Eugen finaliza su libro con comentarios muy interesantes 10, 15, 20 y 25 años después de la batalla. En estos comentarios las pasiones se han quietado y el tiempo ha cicatrizado las heridas producidas por la guerra.

No deseo terminar sin rendir mi tributo de admiración por ambos bandos en la lucha, que hicieron por sus respectivos países todo lo que pudieron.

*Teodoro E. Hartung*

Buenos Aires, junio de 1966.



Izar las señales para acortar distancias y no  
arriarlas.

*NELSON. Trafalgar, 21 de octubre de 1805.*



## PREAMBULO DE LA VERSION INGLESA

*por*

EL ALMIRANTE DE LA FLOTA Y JEFE DEL ESTADO MAYOR DE DEFENSA  
LORD MOUNTBATTEN DE BURMA.

La Batalla del Río de la Plata fue librada por hombres de la Armada Real, para permitir que sus camaradas de la Marina Mercante pudieran seguir sin interferencias sus rutas regulares de navegación y permitió liberar a muchos marineros mercantes británicos, que se encontraban en el Graf Spee como prisioneros de guerra.

Fue la última de las batallas navales según la tradición de la guerra de 1914-1918, entre tres cruceros y un acorazado de bolsillo —sin la participación de portaaviones, submarinos, destructores y sin radar eficaz— y su exitoso desenlace se debió a la manera brillante con que fueron manejados los barcos de guerra británicos, más pequeños, y a la pericia en el combate, que caracterizó por igual a los oficiales y a sus marineros.

Esta antología es, por lo tanto, de un interés muy especial y todos debemos estar agradecidos a Sir Eugen Millington-Drake, por haberla editado, máxime teniendo en cuenta que él mismo tuvo una intervención importante en aquel drama.



Mi táctica con tres cruceros y un "acorazado de bolsillo": atacar enseguida de día o de noche.

*HARWOOD a sus tres capitanes,  
el 12 de diciembre de 1939, en la víspera  
de la Batalla del Río de la Plata.*



# AGRADECIMIENTOS

*Por el COMPILADOR*

El Compilador desea expresar su más amplia gratitud a todos los que han proporcionado o ayudado a proporcionar material para este libro; en primer término a todos los que tuvieron una parte, aunque pequeña, en el drama del GRAF SPEE y en la Batalla del Río de la Plata y a quienes este libro es dedicado; y especialmente a todos aquellos que son mencionados en la introducción del Compilador.

Igualmente a otras personas, como autores, publicistas, o que desempeñen cargos en Ministerios y otras Instituciones; diarios, periódicos, etc., la lista de los cuales sería demasiado larga para ser incluida en esta página.

Pero, no obstante, cabe mencionar aquí a las autoridades y personas que, en Uruguay, Argentina y Chile han prestado, en una u otra forma, su valiosísima colaboración: el ex-Ministro de Defensa Nacional, General de División Arq. Alfredo R. Campos; el Embajador Británico en Montevideo, Sir Norman Brain; el ex-Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Teniente de Navío Homero Martínez Montero; el ex-Inspector General de Marina, Contraalmirante Víctor M. Dodino, el Contraalmirante José Rodríguez Varela y el Capitán de Navío (C.I.M.E.) Fernando A. Fontana, de la Marina Uruguaya; el Capitán de Navío (C.S.) Alberto Sghirla (Capitán del Aviso uruguayo ZAPICAN, en la época de la Batalla); el Señor Fernán Silva Valdés (eximio poeta uruguayo, autor del CANTO AL HOMBRE INGLES); Mr. Percy F. Brownridge, que fuera Gerente de la Western Telegraph Company de Montevideo; el Doctor Eugenio Petit Muñoz, Director del Instituto Uruguayo de Investigaciones Históricas y el Sr. Ricardo Filloy, del mismo Instituto; el Profesor Aquiles Guerra, Inspector de Inglés en Enseñanza Secundaria del Uruguay; el Sr. David Esnal, Profesor de Relaciones Humanas; el Señor J. Inigo Carrera, de Ediciones Guré, Buenos Aires y el Señor Oscar Nieves, Profesor de Inglés del Instituto Alfredo Vázquez Acevedo de Montevideo. Asimismo, debe consignarse que la traducción al español de la mayor parte del texto original en inglés fue efectuada por las Sras. María L. Lagomarsino de Patrone y Mary Ramspott de Baliñas, la Srta. María Renée Leduc, y el Dr. William Coleman.

También a los siguientes británicos que estuvieron o están todavía hoy radicados en estos países: Comandante (Rtdo.) Lloyd Hirst, Agregado Naval Ayudante de la Embajada Británica en Buenos Aires, en 1939; Reverendo Tudor L. Isaacs, Capellán de la Holy Trinity Church de Montevideo; Mr. A. T. MacIntyre, Funcionario del Consulado Británico en Montevideo, en 1939; Mr. Jocelyn Speck, Jefe de la Cancillería de la Legación Británica de Montevideo, en 1939; Comandante H. D. Johnston, del Servicio de Contralor Naval del Consulado Británico de Montevideo, en 1939; Mrs. Ilma Lewis, actualmente Editora de "The Montevidean"; el extinto Mr. Tom P. Jones ex-Cónsul Británico en Punta Arenas y autor del libro PATAGONIAN PANORAMA; Mr. Sven B. Robson, Cónsul británico en Punta Arenas y Mr. A. D. King, Vice Cónsul británico en Punta Arenas.



**“Fue realmente emocionante seguir el drama de esta brillante acción desde la Sala de Operaciones Navales del Almirantazgo”.**

***SIR WINSTON CHURCHILL,  
“La Segunda Guerra Mundial”.***



## INTRODUCCION DE LA VERSION INGLESA

Por el COMPILADOR

“Las comparaciones y los contrastes están entre las recompensas y los riesgos de las antologías”, expresaba un artículo de la primera página del *Times Literary Supplement* con respecto a una importante antología sobre un tema literario, pero tal aseveración parece poder aplicarse a temas de otra naturaleza, y particularmente a un acontecimiento de gran importancia que tuvo relación con la guerra naval, la política y el Derecho Internacional, como lo fuera la Batalla del Río de la Plata y sus consecuencias en Montevideo. La verdad de la afirmación del Times es tanto más evidente cuanto se aplica a una antología, que, como la presente, incluye para los efectos de la comparación, los puntos de vista —publicados o inéditos— de personalidades de gran valor pertenecientes a países que, en aquel momento, no se hallaban directamente envueltos en el conflicto.

Se encontrarán aquí, juntas unas con otras, la *ipsissima verbal* del extinto Almirante Harwood en su clásico despacho (hoy imposible de obtener) y las de sus tres “Capitanes Valientes” —según el título de aquella hermosa novela de Kipling— que intervinieron en la batalla y que han tenido ahora la gentileza de ofrecer para esta Antología, comentarios nunca antes publicados, como en los casos del Almirante Sir Edward Parry, del Almirante Sir Charles Woodhouse y del Capitán de Navío F. S. Bell; y como en el caso de un cuarto oficial de alta graduación, el Vicealmirante R. E. Washbourn que fue Director General de Armamentos en el Almirantazgo, hasta su reciente retiro y retorno subsiguiente a Nueva Zelandia (de donde es oriundo) como Jefe del Estado Mayor Naval.

Hay también aportes y comentarios similares de cinco oficiales superiores sobrevivientes del Graf Spee, a saber: el Capitán Wattenberg, Oficial Jefe de Operaciones; el Capitán Klepp, Jefe de Máquinas; el Comandante Höpfner, Segundo Oficial de Navegación; el Comandante Diggins, Edecán del Capitán Langsdorff y el Comandante Schiebush, oficial de guardia en la Batalla. Y especialmente valiosos e importantes, son los muchos pasajes traducidos del vívido Diario del *Oficial Técnico de Artillería* del GRAF SPEE, Capitán de Fragata F. W. Rasenack, quien muy generosamente ha autorizado la inclusión de tales pasajes en esta Antología. Este Diario fue publicado en Alemania en 1957 (después de que los tres libros ingleses de post-



guerra sobre el tema habían sido publicados en 1956) y simultáneamente en la Argentina donde reside actualmente el Cap. de Fragata, pero no ha sido publicado en Gran Bretaña. Hasta las palabras del propio Capitán de Navío Langsdorff sobre la Batalla, se reproducen tal cual fueron dichas, en la mañana siguiente en la bahía de Montevideo, a su ex-prisionero el Capitán Dove, quien las reprodujo poco más tarde con toda fidelidad.

El Capitán Dove también proporciona la historia de sus experiencias, como único prisionero-huésped del GRAF SPEE durante unos diez días de recorrida, al retornar del Océano Indico; más adelante, él y otros oficiales mercantes cuentan sus experiencias en la extraordinaria y realmente sin par situación en que se encontraron a bordo del GRAF SPEE durante la Batalla.

Respecto a los que tuvieron a su cargo la conducción de la estrategia en la Batalla o en las consecuencias de la misma, se encontrarán opiniones del First Sea Lord de la época, Sir Dudley Pound, junto a la del Almirante Raeder, que tenía el correspondiente cargo en el alto mando alemán, así como un juicio experto sobre la Batalla del Almirante Th. Krancke, que comandaba el otro acorazado de bolsillo el ADMIRAL SCHEER, en su raid mucho más exitoso del otoño de 1940.

Se encontrará, asimismo, la sobria narración del entonces Ministro de Defensa Nacional del Uruguay, General de División, Arqto. Alfredo R. Campos, quien escribió la historia uruguaya sobre el acontecimiento, que complementa al excelente Libro Azul del Gobierno. Esta historia editada en Montevideo, en 1952, por la Biblioteca General Artigas, del Centro Militar, es completamente desconocida en la Gran Bretaña, y tanto ésta como el Libro Azul ofrecen una evidencia perdurable de la competencia y firme actitud legal de las autoridades uruguayas. Al juntar todos estos diversos elementos se necesitaba una estructura principal y por así decir una fuerte soldadura que los uniera, lo cual es proporcionado por extractos tomados del que es el libro más autorizado sobre la batalla, **LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA**, de Dudley Pope, antiguo oficial de marina y escritor sobre temas navales, en el que se puede depositar la más amplia confianza. Este autor ha consentido generosamente en que puedan utilizarse sin costo alguno tales extractos, en razón del destino a fines benéficos de las ganancias de la obra. Hace tiempo que la edición inglesa de este libro de Pope se halla agotada, resultando prácticamente imposible de obtener, por lo cual muchos pasajes claves de la obra —así como del Despacho del Almirante Harwood— son puestas nuevamente, por medio de la versión original, al alcance del lector general de habla inglesa y ahora, por medio de la presente traducción, por primera vez al alcance del lector de habla española.

Con respecto a personajes de otros países en posiciones similares a las de los mencionados más arriba, habrán de hallarse los puntos de vista críticos del ex-Comandante en Jefe de la Flota Italiana, el Almirante Iachino; y las de un muy dis-



tinguido oficial naval norteamericano, el Capitán Beach, ex-Ayudante Naval del Presidente Eisenhower, que comandó el submarino nuclear TRITON de los EE. UU., en su primer viaje alrededor del mundo, bajo agua.

En cuanto a los estadistas que tuvieron intervención en los sucesos, se encontrarán pasajes relevantes tomados de la magistral historia escrita por Winston Churchill y de una conferencia retrospectiva pronunciada en la Universidad de Montevideo, por el ex-Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, el hoy extinto Dr. Guani. Fue él quien, apoyado de todo corazón por el General Campos, y con pleno respaldo del entonces Presidente de la República, Gral. Arqto. Alfredo Baldomir, soportó el embate de la emergencia en Montevideo.

Si por otra parte, lo que se busca son las comparaciones y los contrastes, los libros publicados —algunos, de todas maneras agotados o en otros casos imposibles de obtener— apenas si dan la perspectiva que puede apreciarse en los Prólogos, especialmente en la comparación con la batalla aún más decisiva en las afueras de las Islas Malvinas en la misma región del Océano y casi en la misma fecha, veinticinco años antes, en condiciones de indudable contraste. Allí el Almirante Graf von Spee, después de la brillante victoria que había obtenido cinco semanas antes en Coronel, se enfrentó heroicamente a su destino después de tomar una decisión que significó su auto-sacrificio y que Churchill describió como acorde con las mejores tradiciones del mar. Con él se perdieron sus dos hijos que eran tenientes en su famosa Escuadra del Lejano Este.

La noticia del hundimiento del CLEMENT, en las afueras de Pernambuco, el 30 de setiembre de 1939, fue para el Almirantazgo Británico, una noticia casi tan mala como la de Coronel, por cuanto significaba que un acorazado de bolsillo se encontraba operando en el Atlántico Sur, entre una importante concentración de barcos británicos. Para ubicar y destruir a este acorazado con sus poderosos cañones y con sus máquinas diesel que le daban un radio de movimiento de veinte mil millas, se necesitaban medidas muy distintas a las que había ideado el Almirante Fisher, respaldado por Churchill, para capturar el escuadrón del Almirante von Spee, compuesto por buques que accionaban a carbón y cuyo radio de acción estaba limitado por la cantidad de carbón disponible. En efecto, se necesitaba todo un plan estratégico que tenía que abarcar tres océanos, y esto es lo que el Almirante Dudley Pound llevó inmediatamente a la práctica, organizando nueve grupos de caza que inevitablemente tenían que dar, a la larga, con el corsario alemán.

En la emergencia, el dar caza al acorazado de bolsillo iba a llevar diez semanas, en vez de las cinco que se necesitaron después de Coronel y fue de hecho al más débil de esos grupos de caza que el GRAF SPEE encontró, la División Sudamericana bajo el mando del Comodoro Harwood quien, con su brillante táctica en la Batalla del Río de la Plata, puso fin a las correrías del corsario alemán, forzándolo a entrar al puerto de Montevideo para efectuar reparaciones.



En realidad, toda la historia es una *Saga* con un destino adverso, mayormente para el lado alemán, en el cual las fatalidades e ironías de la segunda fase no se pueden apreciar sin un rápido estudio de los acontecimientos que tuvieron lugar en la primera. Y por lo tanto, este libro trata de demostrar los *efectos* de los acontecimientos de 1914 sobre los de 1939, tales como *fueron* en realidad y cómo *pudieron* ser. Fue inevitable que hubo algunos contrastes, pero aún éstos sirven para arrojar luz sobre el asunto.

Por ejemplo: libros publicados sobre el tema, no han recordado lo suficientemente al famoso crucero solitario de la Primera Guerra, el EMDEN y a sus sorprendentes hazañas bajo el comando de su osado y caballeresco Capitán Karl von Müller cuyo record debe haber inspirado los planes alemanes y sin duda al mismo Capitán Langsdorff en lo que se refiere a la manera de conducir su raid. La destrucción del EMDEN por el crucero australiano SYDNEY iba a ser la primera victoria de la Marina australiana en la Primera Guerra Mundial, de la misma manera en que la primera victoria de la Marina de Nueva Zelandia iba a ser la del crucero ACHILLES por su participación en esta batalla denominada "The Plate" (El Plata), según la referencia oficial que se hace en la Mención de Honores Navales. La famosa canción de guerra maorí, Areho Pamai, se haría oír cantada por más de cien voces lozanas en aquella tranquila noche de verano, sobre las aguas del Río de la Plata que relucían por el resplandor producido por el naufragio ardiente del GRAF SPEE.

No alcanzaron tampoco estos libros ya publicados, a hacer referencia a los Epílogos que se hallan al final de esta Antología: los del décimo quinto, vigésimo y vigésimo quinto aniversarios de la Batalla. En primer término, en el décimo aniversario, tuvo lugar la presentación de la campana del AJAX a la ciudad de Montevideo, en reconocimiento a la firme actitud del Gobierno y del Pueblo del Uruguay. Este recuerdo fué profundamente apreciado en el Uruguay y dio lugar a una pieza oratoria del entonces Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. César Charlone, con algunos de los más hermosos tributos que se hayan ofrecido a la Gran Bretaña y a su pueblo.

En segundo lugar, quince años más tarde empezó la preparación de la película de la "Organización Cinematográfica Rank", filmada por Michael Powell y Emeric Pressburger, cuyo rodaje llevó dos años y que fue, con toda justicia, elegida como el film anual a cuyo estreno asistió la Reina, en octubre de 1956. Con qué buen criterio los productores juzgaron el tema como particularmente apropiado para una película británica; pero, al mismo tiempo, para una película que demostró haber alcanzado el favor del público de Alemania, al destacar, como lo hizo, el noble carácter del Capitán Langsdorff.

Es justamente otro film semejante —pero un film en palabras, con pantallazos desde distintos ángulos y distancias, aunque no por ello menos vívido— que el Compilador ha tratado de producir: un film en palabras que, como Antología es quizás



único, puesto que en sus ordenadas secuencias cronológicas ofrece toda la historia como una narración. Esto no podía hacerlo el film verdadero, máxime cuando necesitó muchos cortes para su presentación final. Pero, sobre todo, esta Antología habrá de permanecer y habrá de estar disponible para el lector corriente de generaciones venideras, especialmente en la Gran Bretaña y en Nueva Zelandia, gracias a la versión original inglesa, y ahora para el lector de habla española, por medio de esta traducción algo abreviada y simplificada.

Luego, en el vigésimo aniversario, dos de los oficiales del GRAF SPEE que estaban prestando su cooperación en forma tan útil para realizar esta Antología, vinieron a Londres para asistir a un "sherry party" que el Compilador había organizado por anticipado, para reunir a los oficiales superiores británicos sobrevivientes con uno por lo menos, de los oficiales mercantes prisioneros del GRAF SPEE durante la Batalla.

Luego estos dos oficiales alemanes estuvieron presentes en Plymouth Hoe, en el Servicio Recordatorio que se llevó a cabo en el Memorial Británico de la Guerra Naval, organizado por la Asociación de Veteranos del Río de la Plata y allí depositaron una corona, en nombre de los veteranos alemanes. Los veteranos británicos también habían enviado una corona al Servicio Recordatorio similar, que se había llevado a cabo en el Memorial Alemán de la Guerra Naval, en Laboe cerca de Kiel.

En diciembre de 1960, otro "sherry party", con similares propósitos de reencuentro, se llevó a cabo en ocasión en que tres oficiales del GRAF SPEE se reunieron con los tres capitanes del lado británico de la escuadra de Harwood y con otros británicos que habían participado en la Batalla, contando con la presencia de Lord Mountbatten y del Almirante Ruge, Comandante en Jefe de la Nueva Marina Alemana. Luego, en julio de 1951, hubo una invitación de parte de los sobrevivientes alemanes, en su mayoría residentes en/o cerca de Hamburgo, para que un grupo representativo de sobrevivientes británicos de la Batalla visitara el Memorial Alemán de la Guerra Naval en Laboe con su gran torre de diseño impresionante; el Colegio Naval Alemán en Flensburg, etc.

Debe mencionarse asimismo la visita de Lord Mountbatten al Uruguay, en marzo de 1963, visita que mereció una calurosa recepción de parte de las autoridades uruguayas. Lord Mountbatten, desde un helicóptero, sobrevoló por la tarde el escenario de la Batalla e hizo después un expresivo discurso en el que dio su opinión sobre la misma, recalcando con énfasis— como también lo hace en su Introducción a la versión inglesa de esta Antología— la característica sobresaliente de aquel combate naval: la de haber sido una batalla de acuerdo a la vieja tradición y métodos de la Primera Guerra Mundial y la última en su género.

Todo lo anteriormente señalado, se refiere a "las comparaciones y contrastes" mencionados al principio de esta Introducción. En cuanto a las "recompensas", el Compilador ha encontrado en el estudio de los hechos y de las comparaciones y



contrastes que aparecen en la Antología, su propia recompensa, como ha encontrado también tanta cooperación voluntaria y generosa en ambos lados —el británico y el alemán— por lo cual se siente profundamente agradecido, como lo expresa en detalle, en otra parte de este libro.

En cuanto a los “riesgos”, tanto sea de selección, de repetición o de otra naturaleza, ya se ha dicho lo suficiente para demostrar que ellos no existirían si el público británico no hubiera olvidado su deuda de gratitud para con la Marina Mercante y para con sus hombres. Debe recordarse que éstos fueron los primeros que tuvieron que enfrentar con tanto coraje al GRAF SPEE, como lo recalcó el crítico del “Figaro”, Louis Chauvet. Los mensajes radiográficos del DORIC STAR y del TAIROA, efectuados bajo fuego, fueron en realidad “El Gozne del Destino” en el asunto, para usar la famosa frase de Sir Winston Churchill. Y como lo dijo, en su memorable discurso de bienvenida al EXETER, cuando retornó a Plymouth: “esta gran acción permanecerá por mucho tiempo en el Canto y en la Historia”.

La última razón —y muy apremiante— por la cual el Compilador se sintió obligado a emprender esta tarea, fue la de que sus funciones en el Servicio Diplomático le trajeron por primera vez al Río de la Plata en diciembre de 1914, inmediatamente después de las batallas de Coronel y de las Malvinas que corresponden, respectivamente, a la victoria y derrota del Almirante Graf von Spee, o sea el prólogo del Drama; y más que, entre idas y vueltas, pasó en el Río de la Plata unos veinte años de su vida, cuyo desarrollo se cuenta en este libro. Así fue que, como Ministro Británico en Montevideo, tomó una parte activa en los acontecimientos extraordinarios y sin precedentes de los cuatro días pasados aquí por el GRAF SPEE y pudo hacerlo con mucha experiencia sobre esta región del Río de la Plata. Hoy está en condiciones de guiar mejor al lector, por medio de notas y comentarios y especialmente en lo que respecta a las características del Uruguay de la época, que explican la firme actitud asumida en la emergencia por su Gobierno y su pueblo.

En una mirada retrospectiva, no puede menos que hacer todavía otra comparación: con el desarrollo de una tragedia griega, en la cual el principal personaje fue el Capitán Langsdorff, quien al principio inconscientemente, pero luego en forma fatal e inevitable, tejió su propio destino. El coro de la tragedia estuvo representado por los habitantes de Montevideo, ciudad cuya grandeza no hay que olvidar y cuyo lema es: “Con Libertad ni ofendo ni temo”.

*Eugen Millington-Drake*

Roma, agosto de 1964.

Post Datum, en Montevideo.

Febrero 1º de 1965.

Antes de abandonar Montevideo en viaje, primero hacia Río, vía PLUNA, como huésped oficial de la Compañía, y de allí hacia Inglaterra en un barco de la Mala Real Inglesa, deseo expresar mi gratitud hacia un número de personalidades uru-



guayas, sean oficiales navales, o con cargos directivos, o simplemente particulares que estuvieron presentes en algunas o en todas las reuniones que, por tres veces en el mes de enero, convoqué para conocer sus reminiscencias sobre la Batalla de Punta del Este o sobre la estadía del GRAF SPEE en Montevideo. Tales reminiscencias me fueron comunicadas verbalmente, en dichas reuniones, y subsiguientemente me fueron entregadas por escrito, a mi pedido y aparecen en la sección "Testimonios, etc."

También agradezco a los periodistas que se habían especializado en el tema, produciendo artículos excelentes de diversa índole por los cuales los felicito; y que también asistieron a las reuniones mencionadas y las relataron a veces con humor comprensible.

Además he resuelto de común acuerdo con mis colaboradores uruguayos en esta versión castellana, agregar al final de los epílogos "VEINTICINCO AÑOS DESPUES" una amplia sección titulada: "ULTIMOS EPILOGOS, o sea Testimonios recogidos mayormente en Montevideo durante los meses de diciembre de 1964 y enero de 1965, en ocasión del vigésimo quinto aniversario de la Batalla".

Estos testimonios incluirán, en primer término, las reminiscencias de mi distinguido amigo desde tantos años, el Dr. César Charlone, Vicepresidente de la República en 1939, referentes a la decisiva reunión del Consejo de Ministros, del 15 de diciembre de aquel año, cuando se resolvió dar al GRAF SPEE la autorización para permanecer solamente setenta y dos horas en Montevideo, y el testimonio del Gral. Oscar D. Gestido en aquel entonces Jefe de la Aviación Uruguaya y actualmente integrante del Consejo Nacional de Gobierno. Siguen los relatos notables del Almirante Rodríguez Varela como también de otros oficiales uruguayos incluso los del buque de guerra "URUGUAY", que presenciaron la batalla en el Río de la Plata, y además, incluirá testimonios nada más que pintorescos, tales como el de una maestra de inglés de Fray Bentos, quien recuerda el asombro y conmoción con que oyó por radio la primera noticia de la Batalla, en momentos en que, en una calurosa noche de verano, conjuntamente con otras amigas y de acuerdo a una costumbre local, daba un paseo por la plaza, no lejos de las apacibles aguas del Río Uruguay.

Entre varios de tales testimonios debo llamar la atención sobre las declaraciones complementarias del Almirante Rodríguez Varela y del Capitán Ingeniero Fontana (los dos oficiales que inspeccionaron los daños del GRAF SPEE por encargo del gobierno uruguayo) y quizás sobre la evidencia y reminiscencia del Capitán Moggi, que entonces era Secretario del Prefecto de Puerto. Según él mismo lo explica, fue el primer uruguayo que subió a bordo del GRAF SPEE la noche del miércoles 13 de diciembre, día de la Batalla, y el último que volvió a subir en aquel día decisivo del domingo 17 de diciembre, media hora antes de la partida del acorazado alemán, cuando entregó la notificación del Prefecto del Puerto, para que la partida del GRAF SPEE tuviera lugar a más tardar a las 20.00. Sabemos ahora, por



lo escrito por la Sra. Shaw que, en hora temprana de la tarde, la Embajada alemana había notificado al Dr. Guani que el acorazado partiría a las 18.15, de acuerdo con las leyes internacionales, o sea 24 horas después de la partida del vapor británico DUNSTER GRANGE.

Finalmente no podían faltar en esta historia y hasta diré en la Historia del Uruguay, algunos recuentos de los actos conmemorativos del vigésimo quinto aniversario de la Batalla, en Montevideo, Punta del Este y el Interior, como también los recibimientos que con el mismo motivo se me brindaron de parte de Comisiones o Concejos, tan representativos del País o de sus fuerzas vivas, como son la Comisión de Asuntos Exteriores del Senado y la Junta Departamental de Montevideo, el Rotary Club y la AFICAU, y hasta el Comité del Centro de Protección de Choferes.

Con el mismo propósito cabían a mi parecer algunos extractos de los discursos emotivos pronunciados en tales ocasiones y vertidos con esa elocuencia uruguaya que llegué a conocer y a apreciar. Mayormente su *Leit motiv* eran los tiempos trascendentales y trágicos de la historia mundial en que se jugaba la suerte de la democracia de la que era defensora mi Patria, que tenía el honor de representar en el Uruguay justamente en aquellos terribles momentos.

Tengo la seguridad de que mis numerosos amigos uruguayos, que me han brindado una bienvenida abrumadora en éste mi regreso al país, después de casi quince años de ausencia, se interesarán por esta edición española del libro, como también por estas secciones suplementarias que ponen —se puede decir— esta historia al día; y, después de leerlo, lo recomendarán a sus amigos, sobre todo teniendo en cuenta que, de sus ganancias, una tercera parte irá a la Comisión Uruguaya de Damas que ayudan al Marinero; otra tercera parte al Fondo para Construcción de la nueva Sección del "British School", lo que beneficiará tanto a uruguayos como a británicos; y la última tercera parte, al Fondo de Beneficencia de la Comunidad Británica local.

E. M-D.



## PROLOGO

# VEINTICINCO AÑOS ANTES

*Vueltas de la Rueda de la Fortuna:*

*Batallas de Coronel y de las Malvinas*

El Comandante Rasenack. Oficial Técnico de Artillería del GRAF SPEE, escribió en su diario, el 10 de diciembre de 1939, que la rueda de la fortuna había dado una vuelta conmovedora.

Estaba lejos de pensar que, después de una travesía cumplida con todo éxito por el GRAF SPEE, la rueda giraría otra vez al cabo de tres días, o sea el 13 de diciembre, fecha de la batalla del Río de la Plata.

He aquí sus palabras:

“Qué vueltas da la rueda de la fortuna! Recuerdo que hace veinticinco años, el 8 de diciembre, la escuadra que comandaba el famoso Almirante Graf von Spee —cuya memoria hemos honrado dando su nombre a este barco— libró su última batalla, un poco más al sur de las Malvinas.

El Almirante Graf von Spee dirigía la escuadra alemana del Lejano Oriente, que se componía de dos cruceros acorazados: el SCHARNHORST y el LEIPZIG. Con esta escuadra había cruzado el Pacífico, pero, como las calderas de las máquinas eran alimentadas a carbón, lo que limitaba su radio de acción, tuvo necesidad de reabastecerse de combustible en un puerto sudamericano, para poder así continuar su viaje a Alemania.

Al acercarse a la costa chilena, se encontró con una escuadra británica que operaba allí, y la batalla entre estas dos escuadras, de igual poderío, tuvo lugar cerca de Coronel.

La escuadra alemana era superior, en puntería en alta mar, y, por su parte, el Almirante Graf von Spee maniobró con mayor destreza, logrando la ventaja de colocarse contra el fondo oscuro de la costa, en tanto que los barcos británicos quedaban fácilmente visibles, contra el cielo claro de un sol poniente.

La escuadra británica fue fácilmente derrotada y, con su victoria, el Almirante Graf von Spee se aseguró el dominio de la costa chilena. No teniendo que enfrentar a más enemigos, pudo entrar a Valparaíso, donde se reaprovisionó de carbón y donde fue muy aclamado. Pocos días después, continuaba su viaje de retorno a Alemania.



Al pasar por el Cabo de Hornos se acercó a Puerto Stanley, (en las Malvinas) para destruir, allí, la estación de radio y cargar nuevamente carbón.

Por casualidad, unos días antes, habían llegado a dicho puerto, dos de los más modernos barcos de la Armada Británica: uno de ellos, el crucero INVINCIBLE, superior a cualquiera de los dos buques alemanes, en velocidad, calibre y alcance de artillería. Y fue así como se libró la batalla final: el 8 de diciembre, el SCHARNHORST y el GNEISENAU con sus banderas flameando, fueron hundidos. Cubrieron la retirada de los cruceros livianos que, horas más tarde, fueron destruidos por separado. El Almirante Graf von Spee se hundió con su buque insignia”.

Este pasaje del diario del Comandante Rasenack, que tiene bastantes puntos inexactos —como lo supe cuando llegué por primera vez al Río de la Plata— me hizo releer el único libro en inglés, sobre estas dos batallas. Está escrito por otro oficial que participó en ambas, mi viejo amigo el Comandante Lloyd Hirst del GLASGOW, único crucero británico que escapara de Coronel y que participara, también, en la batalla de las Malvinas.

Al releer esta conmovedora historia, con tan extraordinarias hazañas y que pone de manifiesto el valor y la caballerosidad que hubo en ambas partes, sentí que, como Graf Spee fue el motivo central de toda la historia (ya sea el hombre o el barco que llevó su nombre), este prólogo debía extenderse para revivir y evocar su acción, como noble oficial de la Armada de la vieja escuela y como caballero.

Es, precisamente, con el propósito de rememorar sus acciones, que se recopiló la primera parte de la edición inglesa. Los hechos allí relatados demuestran, en efecto, que la descripción del Comandante Rasenack es errónea, cuando establece que las dos escuadras tenían igual poderío. El crucero pesado GOOD HOPE y el crucero liviano MONMOUTH eran algo anticuados y, con sus tripulaciones de reservistas, no podían competir con los cruceros acorazados, relativamente nuevos, de von Spee, cuyas tripulaciones, tenían un entrenamiento de más de dos años de servicio.

Resulta curioso, y digno de ser señalado, el hecho de que, en ambas batallas, fue un crucero liviano, más nuevo y rápido, el que escapó: el GLASGOW en Coronel y el DRESDEN en las Malvinas. Este último sobrevivió unos tres meses, debido a los innumerables laberintos de bahías y canales de la costa sudoeste de América del Sur, entre Coronel y Cabo de Hornos, que constituían escondites excelentes y numerosos, en una época en que aún no existía el reconocimiento aéreo en los mares.

*Nota del recopilador:* Como el Comandante Rasenack nos brinda, en su Diario, reflexiones retrospectivas sobre las batallas de Coronel y las Malvinas, que tuvieron lugar a fines de 1914, y evoca la personalidad del Almirante Graf von Spee, pienso que los recuerdos míos sobre esa época han de interesar también al lector. En parte y en cierto sentido, tales recuerdos que expongo a continuación, anticipan los sucesos que vendrían veinticinco años después y evocan, asimismo dos personajes principales, de aquella época, que fueron también protagonistas del drama: el Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Dr. Alberto Guani, y el mismo Comodoro Harwood.



## *Reminiscencias de Sir Eugen Millington-Drake, K. C. M. G.*

El 1º de noviembre de 1914, hallándome en San Petersburgo —donde era agregado a la Embajada y donde había presenciado las escenas dramáticas que siguieron al estallido de la guerra— me enteré del desastre de Coronel.

Me preparaba, en ese momento, para partir a Londres, por haber sido trasladado a Buenos Aires, lo que habría de afectar, luego, el resto de mi vida.

Desde las ventanas de la Embajada veíamos el río Neva, ya casi helado. Pocos días después empecé mi largo viaje al Río de la Plata, adonde llegaría en la noche de un verano casi tropical.

### DE SAN PETERSBURGO A LONDRES, A TRAVÉS DE FINLANDIA, SUECIA Y NORUEGA, EN NOVIEMBRE DE 1914

Debido a la guerra, había tenido que hacer un recorrido mucho más extenso a través de Finlandia y luego hacia el norte, rodeando la punta del Golfo de Bosnia, hasta el extremo de la vía de trocha ancha, del ferrocarril finlandés en Tornea.

En ese entonces, había todavía una amplia franja de unas treinta millas a través de la frontera, hasta el comienzo de las vías ferrocarrileras suecas en Hasparre. Esta distancia la recorrí en una volanta, con todo mi equipaje apilado detrás.

Estábamos a pocas millas del Círculo Polar y necesitaba mucho mi sobretodo de piel.

De allí viajé, luego, vía Estocolmo y de Christiania (Oslo, en aquel entonces) a Bergen, donde los barcos de la carrera cumplían su servicio hasta Newcastle. Aquí tuve mi primera impresión de la Gran Bretaña en guerra: actividad de colmena en las calles repletas de gente; hoteles atestados; muchos oficiales de uniforme, especialmente oficiales de la marina, pues debe recordarse que antes de 1914, se veía raramente uniformados, a los oficiales navales y militares, si no estaban de servicio. Me sentí entonces realmente impresionado por estos aspectos de la Gran Bretaña en guerra.

### NOTICIAS DE LA VICTORIA EN LAS MALVINAS, EN LONDRES, EL 9 DE DICIEMBRE

Una tarde, pocos días después, encontrándome en el hall del Hotel Ritz, donde, desde su apertura en 1905, se alojaba mi familia cuando estaba en Londres, me puse junto al escritorio del conserje, ahora famoso y conocido como el stand de "Jorge el del Ritz". George Criticos, cuya autobiografía apareció recientemente, era entonces un joven ayudante de Conserjería.



El Director del restorán del Ritz, el ya famoso "Mr. Charles", a quien yo algo conocía, se me acercó apresuradamente cuando me vio, exclamando: "los hemos aplastado; los hemos aplastado!" Buen holandés, como era, (su nombre verdadero era Charles Gyzelin), no había nadie más partidario de la Gran Bretaña que él!

Luego me explicó que habían llegado noticias de que cruceros británicos habían aniquilado a la escuadra de von Spee, en las Malvinas. Debido a las cuatro horas y media de diferencia de tiempo, la noticia final sobre la batalla había llegado tarde para los diarios matutinos. Nadie, fuera del Almirantazgo, sabía que el nuevo primer Lord del Almirantazgo, Lord Fisher, había enviado una escuadra poderosa encabezada por los cruceros INVINCIBLE e INFLEXIBLE, para recorrer el Atlántico Sur y, si fuera necesario, el Pacífico, en busca de la escuadra de von Spee y para vengar la derrota de Coronel (Véase más abajo).

En cuanto a estos cruceros, recuerdo que, en julio, había visto seis de ellos en Kronstadt, formando parte de la escuadra de guerra del Almirante Beatty, que había llegado allí en visita de buena voluntad, diez días antes del estallido de la guerra. Asimismo recuerdo que, justo antes, había estado de visita el Presidente Poincaré, quien, durante los críticos días anteriores a la guerra, se hallaba todavía en el mar, en viaje de regreso a Francia, en un navío de guerra francés. Hube de recordar lo mismo, cuando en menos de dieciocho meses, después, en Buenos Aires, nos enteramos del hundimiento de tres barcos de guerra (aquellos mismos cruceros), en Jutlandia.

Cómo y en qué forma rara el destino de estos tres barcos dependió, en cierta manera, de la batalla de las Malvinas, será explicado más adelante.

#### DE FALMOUTH A RIO: EL DR. ALBERTO GUANI, COMPAÑERO DE VIAJE, EN DICIEMBRE DE 1914

Debía embarcarme en Falmouth, en un barco chico, holandés de unas 8.000 toneladas, el HOLLANDIA, y hacer el largo recorrido desde Londres, muy cómodamente, en coche dormitorio, como si no hubiera guerra. En Falmouth se supo que el HOLLANDIA llegaría de Amsterdam con dos días de retraso y que los pasajeros tenían que alojarse allí, en un hotel, durante dos días. Todo el día, entraban y salían oficiales uniformados de "los primeros cien mil de Kitchener", famosos por el cuento semi novelesco del mismo nombre, escrito por "Ian Hay" (el mayor Beith), con quien habría de entablar relación, en el lapso que transcurrió entre las dos guerras. Nuestra partida de Falmouth tuvo lugar el 19 de diciembre.

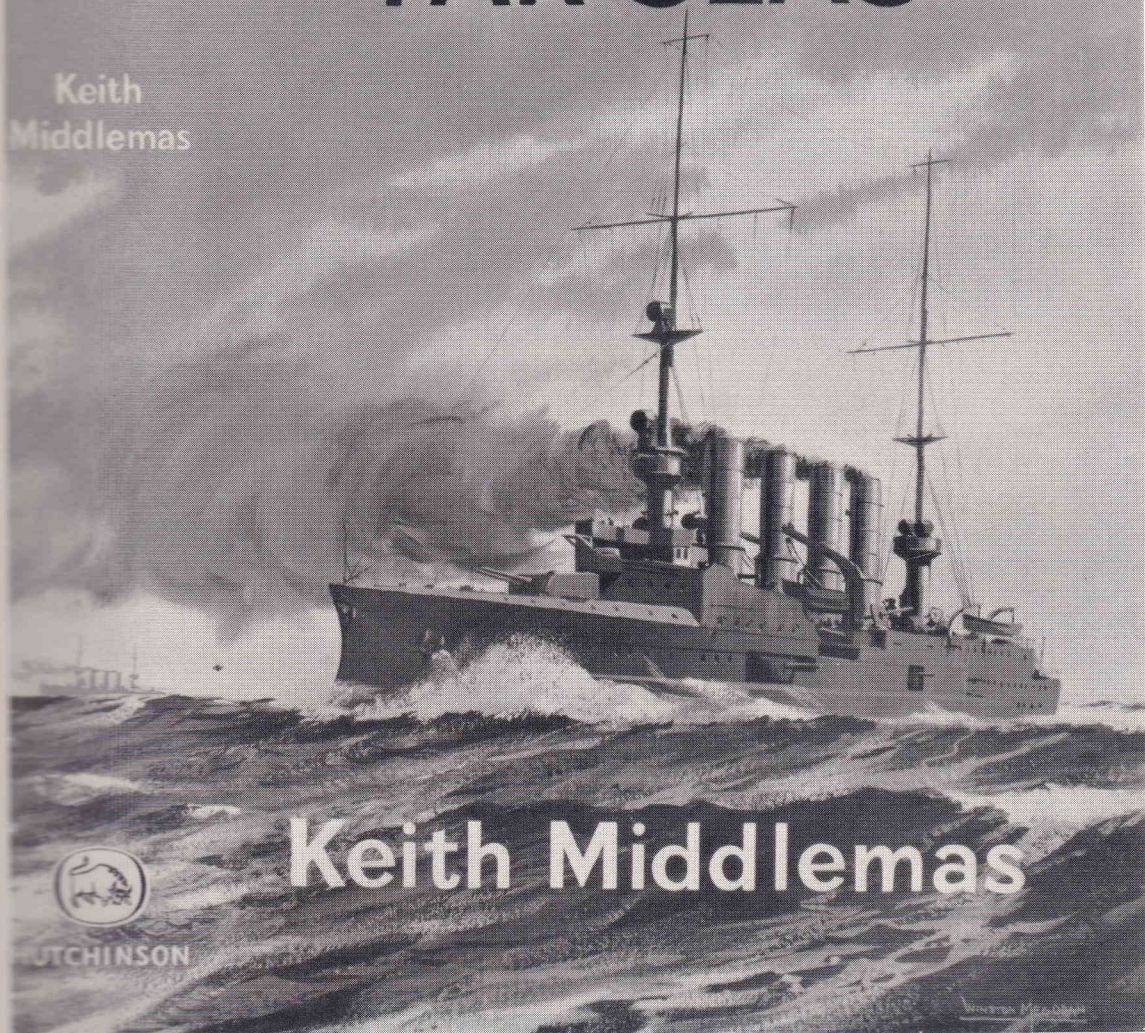
Durante la travesía al sur de Lisboa y cruzando el Ecuador, (mi primera experiencia del trópico) me relacioné con el Dr. Alberto Guani, el joven e inteligente ministro uruguayo en Bélgica, que había partido de Bruselas con el gobierno belga, al producirse la invasión alemana, y que después de sus azarosas experiencias volvía a Montevideo, a consultar a su gobierno. Tuvo una licencia antes de reunirse con el gobierno belga, en su cuartel de guerra en el Havre. El Dr. Guani era la persona que daba más animación a la vida de a bordo y tenía un gran sentido del humor.



COMMAND  
THE FAR  
SEAS

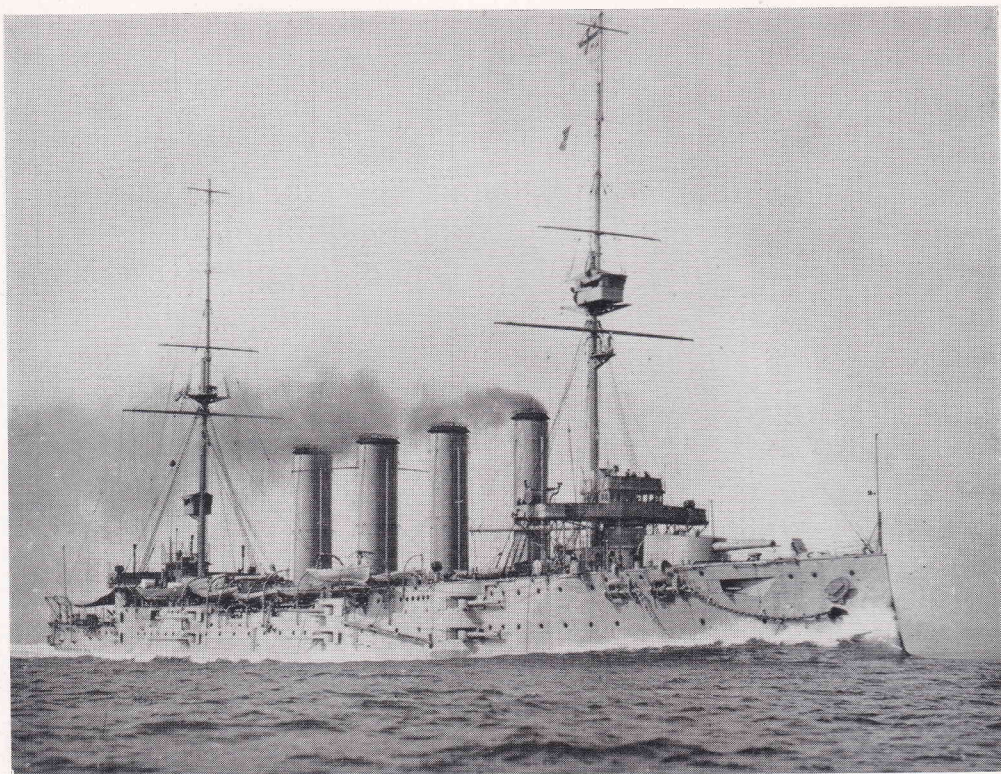
# COMMAND THE FAR SEAS

Keith  
Middlemas

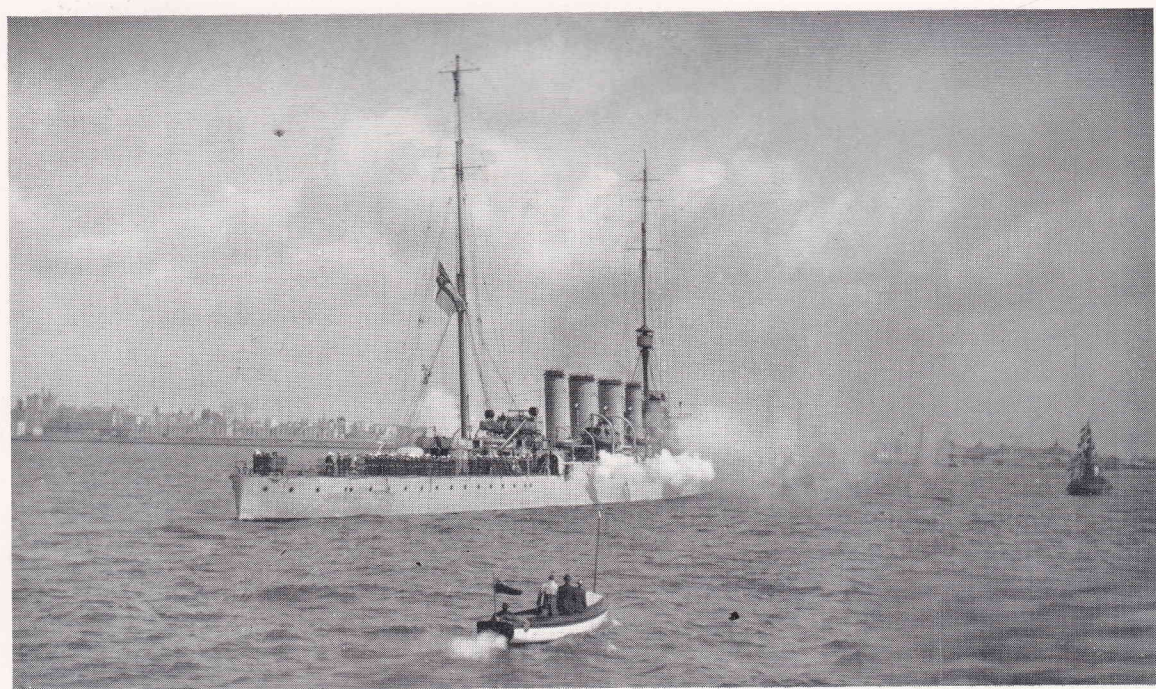


Reproducción de la tapa del libro, por cortesía de su autor, Mr. Keith Middlemas, y sus editores Hutchinson & Co. Ltd. La tapa muestra una veraz figura de uno de los entonces cruceros gemelos de escuadrón alemán, victorioso en Coronel y hundido en Las Malvinas. Botados en 1906, tenían 11.420 toneladas, coraza de 6 pulgadas y una velocidad nominal de 22,5 nudos. Su armamento consistía en 8 cañones de 8,2 pulgadas de un diseño nuevo, y un armamento secundario de 6 cañones de 5,9 pulgadas.



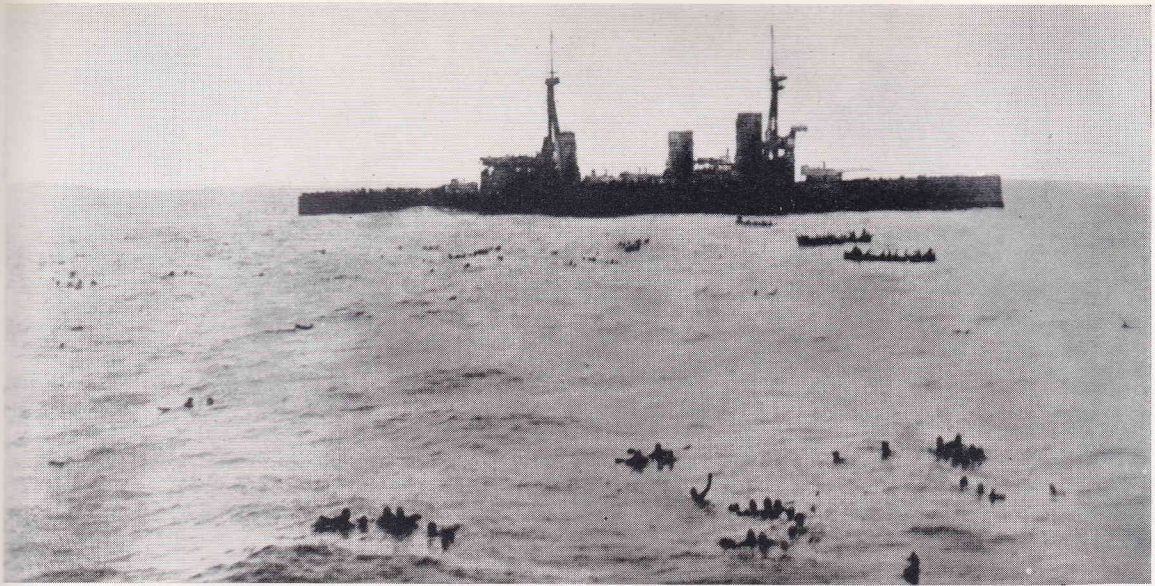


El crucero protegido Good Hope, buque insignia del Almirante Cradock en Coronel. Botado en 1902; tonelaje 11,420; velocidad nominal 22,5 nudos; armamento 2 cañones de 9,2 pulgadas y 16 de 6 pulgadas con un alcance máximo de 12.500 y 11.000 yardas respectivamente.



H. M. S. Glasgow, que había tomado parte en las batallas de Coronel y Las Malvinas, realizó una visita de cortesía a Buenos Aires en 1916 bajo el comando del Comodoro Aubrey Smith, M. V. O. Botado en 1910; 4.800 toneladas; dos cañones de 6 pulgadas y diez de 4 pulgadas; alcances de 11.200 y 9.800 respectivamente.





Sobrevivientes del Gneisenau son recogidos por el crucero Inflexible, después de la batalla de Las Malvinas el 8 de diciembre de 1914.



Contralmirante Sir Christopher Cradock, Jefe de la Escuadra Británica en Coronel.

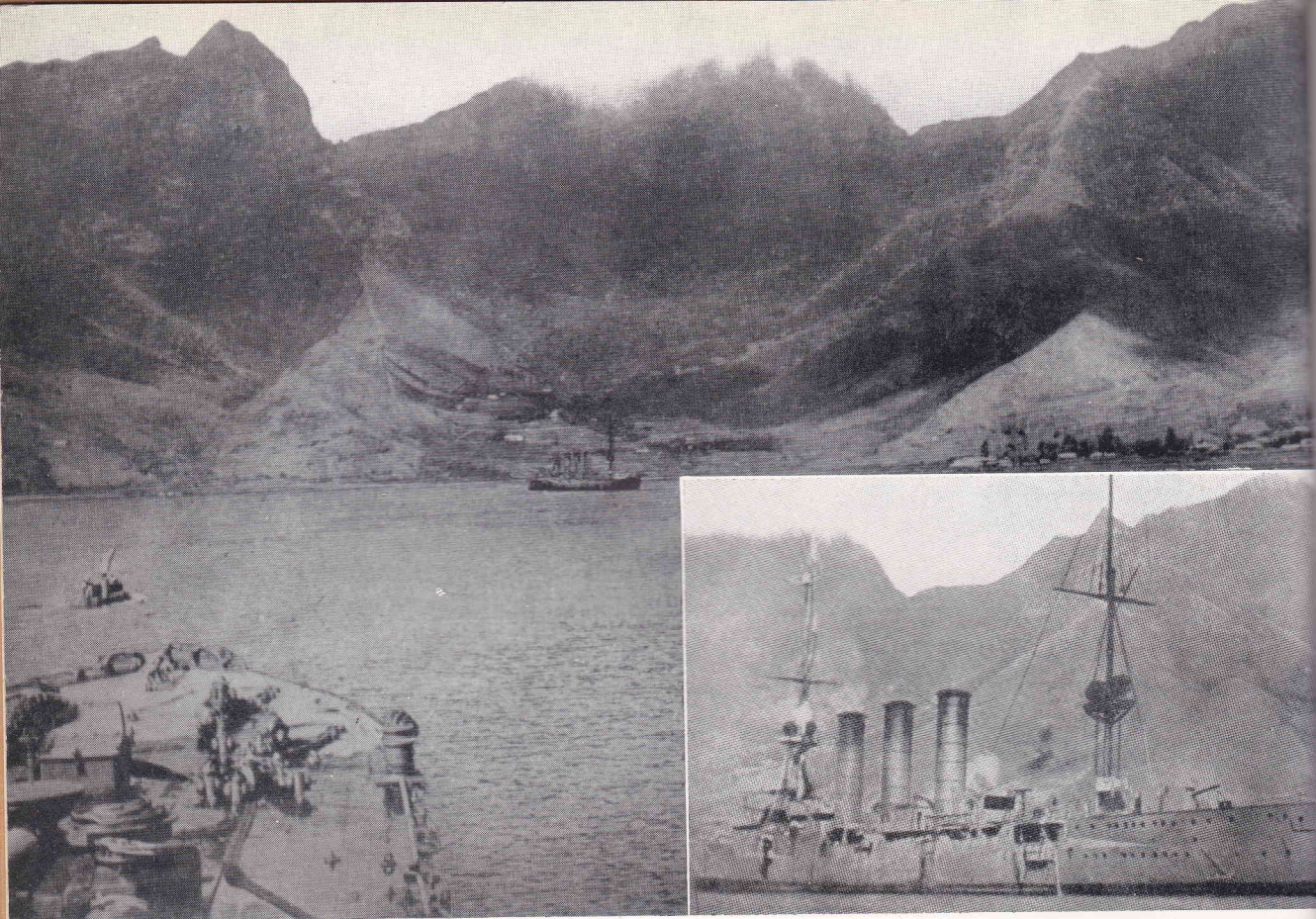


Almirante de la Flota, Sir Frederick Doveton Sturdee, Jefe de la Escuadra Británica en las Malvinas.

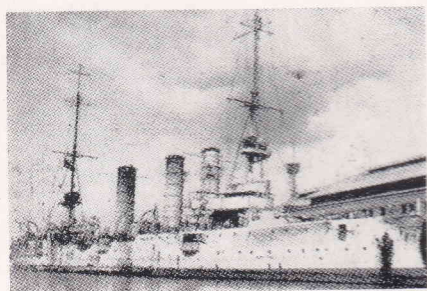


Winston Churchill y Lord Fisher saliendo del Almirantazgo.

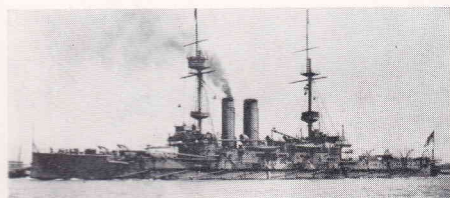




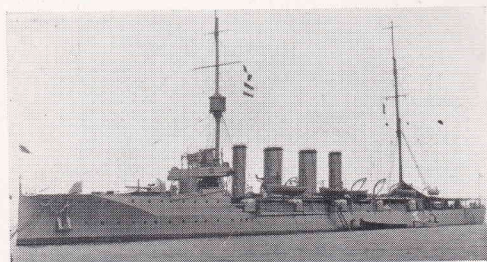
El Dresden (construido en 1908; cañones de 4,1 pulgadas) encontrado en Mas-a-Tierra (la isla de Robinson Crusoe) por el Glasgow y otros barcos. A la izquierda se ve la proa del Glasgow. La lancha del Dresden volviendo del Glasgow, enarbolando la bandera blanca después de la conferencia del Teniente Canaris con el Capitán Luce.



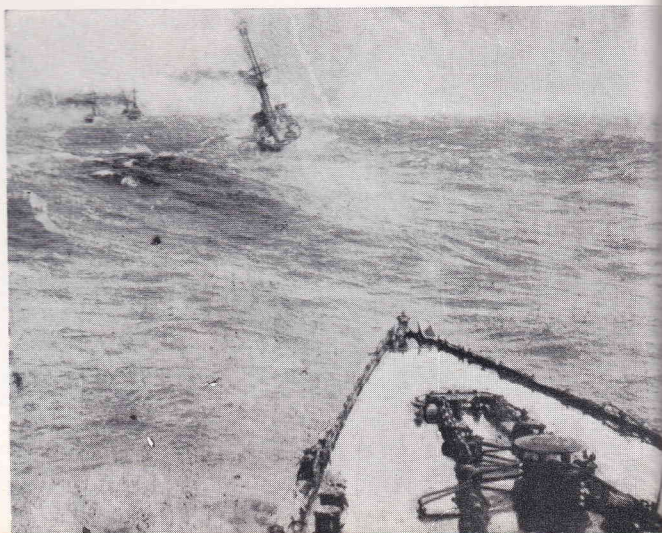
El Nürnberg en Hawai.



Acorazado inglés Canopus, construido en 1898 con 4 cañones de 12 pulgadas, de tipo anticuado. Este buque fue fondeado en Las Malvinas antes de la batalla como batería costera.



H. M. S. Glasgow. Presente en Coronel y Las Malvinas.

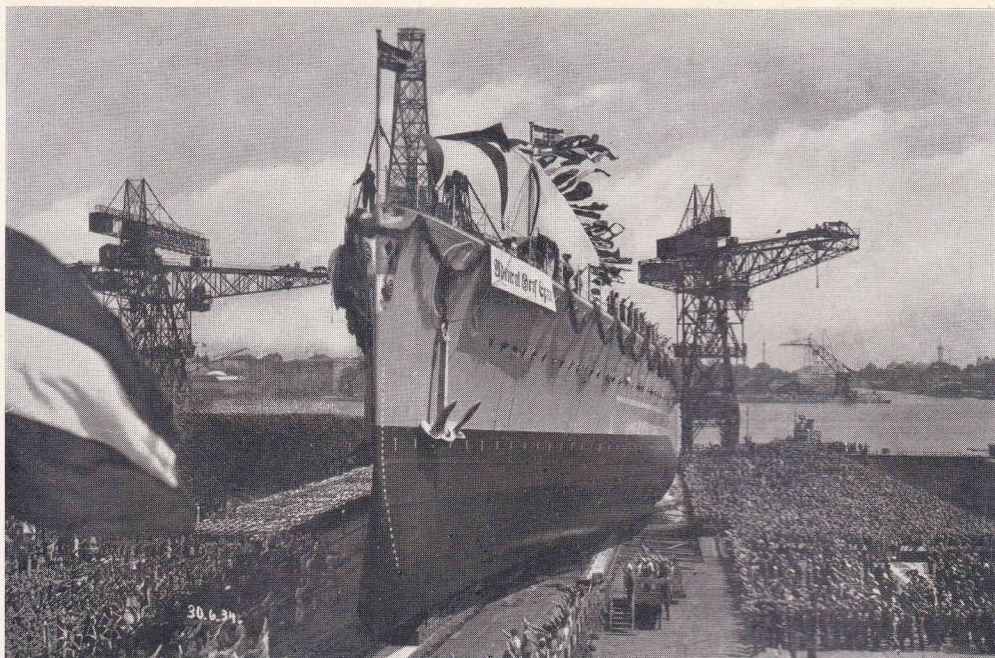


El escuadrón del Almirante Graf von Spee.





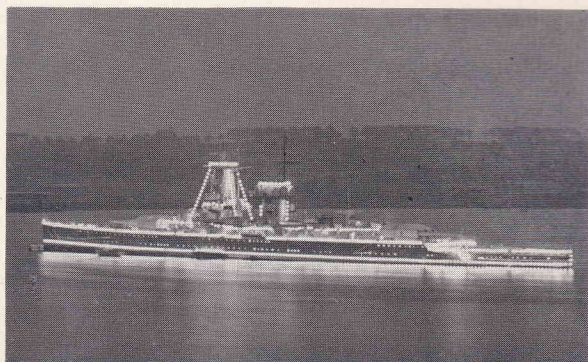




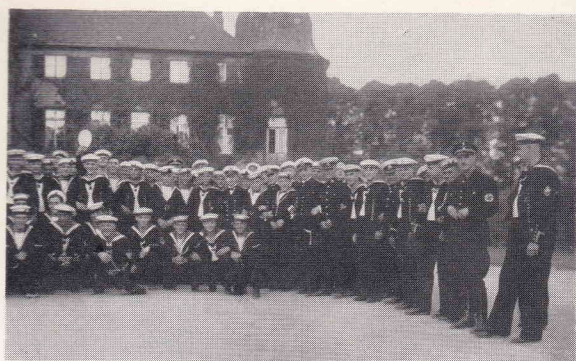
Botadura del Graf Spee en Wilhelmshaven, el 30 de junio de 1934.



Izquierda: Carta marítima del primer crucero del Graf Spee a España y las Islas Canarias, 1936. Arriba: A bordo del Graf Spee en las Islas Canarias: el General Franco, entonces Gobernador de las islas, recibido por el entonces Capitán de Fragata Langsdorff que estaba a bordo como Oficial de Estado Mayor.



El Graf Spee iluminado para la revista de la Coronación en Spithead, 1937.



Confraternización entre hombres del Achilles, entonces un barco nuevo, y marinos alemanes, durante su visita a Kiel el 30 de junio de 1934, día de la botadura del Graf Spee.



## AL ALBA EN LA BAHIA DE RIO: EL "GLASGOW" EN DIQUE SECO, DESPUES DE CORONEL

Para ver la fabulosa belleza de la bahía de Río, me levanté antes del amanecer, con lo que tuve la recompensa de poder admirar la bahía en un alba tropical y sin nubes, animada por el titilar de miles de luces, que brillaban a lo largo de la costa interminable, al pie de los cerros o "morros". (No sería sino hasta después de la guerra, que sobre uno de esos cerros —el Corcovado —habría de levantarse la famosa estatua del Cristo).

En Río almorcé con el encargado de negocios, Arnold Robertson, en el club principal, donde todo el mundo vestía de blanco, ya que enero es el mes más caluroso del verano tropical. Robertson estaba muy contento con el permiso que le había concedido el gobierno brasileño, para que el crucero GLASGOW pudiera permanecer en dique seco, durante una semana, después de la batalla de Coronel. La nave había estado en el mar desde hacía cuatro meses y necesitaba una reparación completa. Aunque este pedido era plenamente justificado, es indudable que la concesión del permiso constituyó un gesto amistoso de parte de las autoridades brasileñas, y, asimismo, un gran triunfo personal de Robertson.

Arnold Robertson habría de ser, —como Sir Arnold (o Malcolm) Robertson, G. C. M. G., Embajador de Su Majestad Británica en Buenos Aires—, mi superior jerárquico, cuando, en 1929, volví al Plata en calidad de primer Consejero de Embajada, a la Misión que recién había sido promovida al rango de Embajada. Esta promoción de una Misión al rango de Embajada era la primera que tenía lugar, desde que habían recibido un tratamiento similar, las Misiones en Washington, en 1893; en Tokio, en 1905; y en Bruselas, en 1919.

## COMO LEYO, EL MINISTRO BRITANICO, EL INFORME CONFIDENCIAL SOBRE LAS MALVINAS EN LA LEGACION BRITANICA DE MONTEVIDEO, EN ENERO DE 1915

Cuando tres días más tarde, el 10 de enero, llegamos a Montevideo y me despedí del Dr. Guani, ninguno de los dos podía imaginar que exactamente veinticinco años después (menos un mes), él estaría allí como Ministro de Relaciones Exteriores, y yo como Ministro Británico.

Tampoco podíamos imaginar que ambos habríamos de enfrentarnos con las consecuencias de otra victoria británica en el Atlántico Sur; ni que el caso del GLASGOW —que había estado recientemente en dique seco, en Río— sería invocado por el como precedente que justificaba la concesión al GRAF SPEE, de setenta y dos horas para reparaciones, en respuesta a mi pedido oficial para que sólo se le diera veinticuatro.

El Montevideo de aquellos lejanos días de 1915, era un lugar muy diferente de la ciudad más extendida y modernizada que iba a conocer, cuando estuve allí como Ministro, en 1934.



Al desembarcar, caminé por la ciudad vieja, en la península, y encontré el camino hacia la pequeña residencia de la Legación, que estaba situada frente a una plaza chica: la Plaza Zabala. El Ministro Británico, Sr. A. Mitchell Innes, estaba ausente y fui recibido por el Oficial de Inteligencia Naval, mayor de Saumarez Dobree, retirado de la Infantería Real de Marina. Me dijo que tenía en la caja fuerte el informe confidencial del Almirante Doveton Sturdee, sobre la batalla de las Malvinas, y me preguntó si deseaba leerlo.

#### SU TRIBUTO A LA ARTILLERIA ALEMANA Y LA RECOMENDACION PARA LA CRUZ VICTORIA

Naturalmente, acepté con presteza y más de cuarenta años después, cuando empecé a escribir este libro pude acordarme claramente de dos cosas. Primero, el homenaje que el Almirante Sturdee rendía a la valentía de los alemanes, y especialmente, a su preciso fuego en salvas, lo que era entonces una relativa novedad.

Segundo, su recomendación para que se concediera una Cruz Victoria, a un marinero que había apagado el fuego que empezaba en el depósito de explosivos y que podía hacer volar, en cualquier momento, al barco entero. Me acuerdo que esto sucedió en uno de los cruceros y que reflexioné sobre el desastre que pudo haberse producido, en momentos en que no estábamos todavía habituados a la pérdida de grandes naves de guerra, como lo estuvimos después de Jutlandia.

NOTICIA, RECIEN CONOCIDA EN 1950, DE QUE TAL DISTINCION HABIA SIDO CONFERIDA

No fue sino hasta 1950, que supe por casualidad que la Cruz Victoria, recomendada, había sido conferida.

En marzo de ese año, viniendo de Australia, en el HIMALAYA, fui a hacer una visita de cortesía al Capitán, como lo hacía siempre, desde la época en que, al llegar o salir de Montevideo, como Ministro Británico, la bandera del Ministro flameaba en el barco, aún cuando, como en una ocasión, se tratase del transatlántico alemán CAP. ARCONA.

Esta visita, que debía durar un cuarto de hora, fue de cincuenta minutos o más, cuando, después de haber mencionado mi cargo en Montevideo, el capitán Forsyth me dijo que había sido subteniente del transatlántico armado MACEDONIA, que formaba parte de la escuadra de Sturdee, en las Malvinas. Recordé, entonces, mi lectura del informe de Sturdee y le pregunté si aquella condecoración de la Cruz Victoria había sido dada y cuál era el nombre de la persona que la recibió. El capitán me dijo y me aseguró que la condecoración había sido, efectivamente, otorgada.

En aquel momento no tenía ninguna intención de escribir o recopilar nada sobre el GRAF SPEE, a no ser en mis Memorias, si llegaba a escribirlas.



## LA HISTORIA EXACTA, TAL CUAL LA SUPE EN EL ALMIRANTAZGO, EN 1959

Cuando, sin embargo, decidí recopilar esta antología, una de mis primeras **avignaciones** ante el Director del Departamento Histórico del Almirantazgo, Comandante P. K. Kemp, fue la relativa al nombre y a la citación de la persona que había **sido** condecorada con la Cruz Victoria, a que vengo refiriéndome. Me informó **que no** se había otorgado ninguna cruz en las Malvinas.

Al poco tiempo, al leer el libro "Coronel and After", escrito por mi viejo amigo, **el Comandante** Lloyd Hirst, oficial del estado mayor (Inteligencia) del GLASGOW, **me encontré** con una descripción de lo que era, sin duda, el mismo hecho, llevado a **cabo** por el sargento Mayes, del crucero liviano KENT.

Al referir el asunto al Comandante Kemp, me informó que el sargento Charles **Mayes**, de la Infantería Ligera Real de Marina había sido distinguido con una **medalla** al mérito, "Conspicuous Gallantry Medal".

El Comandante Lloyd Hirst es el único oficial, y uno de los pocos sobrevivientes, **que** estando en el GLASGOW, tomó parte en ambas batallas. Afortunadamente para **el**, aunque su puesto estaba en el buque insignia, GOOD HOPE, que tuvo trágico **fin**, fue transferido al GLASGOW, justo antes de la batalla. Por la lectura de un **libro** nuevo y excelente, titulado "Coronel and The Falklands", de Barrie Pitt (autor **de** Zeebrugge") supe que la proeza de Mayes había ocurrido en un momento **crítico** de la acción del KENT contra el LEIPZIG.

## FOR QUE FUE UN HECHO INFORTUNADO, EL DE QUE EL INCIDENTE NO OCURRIERA EN UN CRUCERO DE BATALLA

En su respuesta, el Comandante Kemp dejó traslucir que había sido un hecho **infortunado**, el que el incidente no hubiera ocurrido en un crucero de batalla. Cuando **inquirí** la razón, me dio la interesante explicación que sigue:

"En la acción llevada a cabo en el Banco Dogger, uno de los cruceros alemanes casi se perdió por un fogonazo que bajó a través de la torrecilla central, lo que pudo muy bien haber volado la **santabárbara**; los alemanes se dieron cuenta de lo ocurrido y rápidamente colocaron un aparato anti-chispa.

No había sucedido nunca cosa igual en nuestros barcos, ni en las Malvinas ni en el Banco Dogger, lo que nos hacía ignorar ese peligro. Recién cuando tres de ellos volaron en Jutlandia y el cuarto, LION, casi voló también, tomamos medidas preventivas como lo habían hecho los alemanes y como lo hubiéramos hecho, ya después de las Malvinas, si tal cosa hubiera sucedido".\*

\* N. del E. — La voladura del HOOD, durante la II Guerra Mundial, muestra que las mejoras en tal sentido —si se ejecutaron— no fueron efectivas.



OTRO ENCUENTRO DEL MINISTRO BRITANICO CON HARWOOD, EN MONTEVIDEO, EN JULIO DE 1919

Lo que antecede representa mi vinculación, muy lejana por cierto, con las batallas de Coronel y las Malvinas en esa época. Creo, sin embargo, que vale la pena recordar que cuatro años y medio después, cuando partía de Buenos Aires el 30 de junio (el día en que se firmaba el Tratado de Versalles), para embarcarme en La Plata, en un viejo carguero de la compañía Houlder, EL PARAGUAYO, al llegar a Montevideo al día siguiente, estaba en el puerto el crucero liviano SOUTHAMPTON. Este crucero era famoso por haber participado, como buque insignia del Almirante Sir William Goodenough en la batalla de Jutlandia, donde había sufrido averías importantes.

En esa época, este buque se hallaba realizando una travesía alrededor de Sud América, bajo el comando del Almirante Sir Thomas Hunt, comandante en jefe del área sudamericana. El oficial de torpedos no era otro que el teniente Henry Harwood, a quien conocí brevemente junto con otros oficiales, en una fiesta que les ofreciera la comunidad británica.

Un amigo íntimo de Harwood, entre sus compañeros del SOUTHAMPTON, era el teniente Edelsten, quien hoy, siendo el Almirante Sir John E. Edelsten, G. C. B., me ha proporcionado, muy gentilmente, unas memorias de Harwood, en las que se destaca cómo este viaje en el SOUTHAMPTON estimuló su interés por la América Latina. De modo que, al llegar, en 1937, a ser Comodoro del área sudamericana lograba, sin lugar a dudas, la realización de una aspiración suya.

Por último, como se ha dicho que estos recuerdos constituyen una anticipación de sucesos que habrían de suceder un cuarto de siglo después, viene al caso destacar que el Uruguay ya había de hecho anticipado, también su propia actitud en pro de la democracia, y por lo tanto de los Aliados, en el momento de ocurrir el incidente del GRAF SPEE. En efecto, el Uruguay fue el único país sudamericano que rompió relaciones diplomáticas con Alemania, en la Primera Guerra Mundial, y lo hizo en octubre de 1917, cuando el desenlace era aún incierto.



## P A R T E I

# LA PROXIMIDAD A LA GUERRA 1934 - 1939

### A) *Cinco años antes*

#### LA BOTADURA DEL GRAF SPEE Y LA VISITA DEL ACHILLES A KIEL

*Palabras preliminares del Compilador,  
Sir Eugen Millington-Drake*

*Mi objetivo será el de hacer contar la historia a los que participan en ella o a autoridades muy calificadas, de modo que lo más adecuado será empezar por pedir a ustedes que lean el elocuente discurso que pronunciara en ocasión de la botadura del GRAF SPEE, el Almirante Raeder, famoso jefe de la Marina alemana de 1938 a 1943 y que planeara los llamados acorazados de bolsillo. He aquí en primer término la evocación que hizo en aquella ocasión:*

“El año 1934, en el que completé mis cuarenta años de servicio en la Armada, fue marcado por una serie de sucesos.

El treinta de junio, nuestro tercer acorazado de bolsillo fue botado en Wilhelmshaven. El bautismo fue hecho por Huberta von Spee, hija del vice-almirante Graf von Spee, quien, en 1914, poco después de su gran victoria en las islas Coronel fue hundido con su barco en la batalla de las islas Malvinas, conjuntamente con sus dos hijos”.

Comentario. El texto de este discurso está tomado del “Kieler Neueste Nachrichten”, del domingo 10 de julio de 1934, y debe hacerse notar el tributo que en él se rinde al adversario británico en Coronel, el almirante Cradock. *He aquí el texto:*

“Coronel: domingo 10 de noviembre de 1914. Esta fecha quedará grabada en nuestros corazones. Por primera vez en la historia de nuestra Armada, un almirante alemán izó su bandera, lejos de su patria, en una batalla a mar abierto con



un adversario de igual poderío... El vencedor de Coronel fue amo de los mares, en un vasto territorio durante semanas...".

Ese valeroso marino, el almirante británico Cradock, haciendo honor a las grandes tradiciones de la Marina de su patria, luchó hasta lo último antes de perecer en el mar, junto con 1600 de sus hombres.

Después de esta tragedia, todos los festejos de victoria que se habían planeado para la escuadra, en Valparaíso, se suspendieron a pedido de Graf von Spee. Este pedido era típico de Graf von Spee, característico de su hombría de bien. Revelaba el espíritu de caballerosidad y la grandeza de alma que poseía este líder inolvidable, hasta la hora amarga en que se selló su destino en forma dramática. Fue el 8 de diciembre, en los mares helados de las Malvinas, como resultado casi inevitable de la llegada de los buques ingleses más grandes y nuevos.

Comentario. En otra parte de su discurso, el almirante Raeder recuerda que los dos hijos del almirante Graf von Spee eran tenientes de su escuadra, y que los tres se hundieron en las Malvinas en buques diferentes, el almirante Graf von Spee en el crucero pesado de la escuadra, el GNEISENAU. Este hecho por sí mismo justifica el título de este libro: EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA.

Aquí, otro recuerdo personal revela una curiosa coincidencia, porque cuando obtuve este discurso en alemán por cortesía del almirante Wagner, que era Ministro de Defensa entonces en Bonn, en copia fotostática de una página entera de diario, pude ver que, un poco más abajo del discurso del almirante Raeder, había un título: PRIMER DIA DE LA VISITA DEL CRUCERO BRITANICO y además, que el buque en cuestión era el ACHILLES!

### VISITA DEL CRUCERO BRITANICO ACHILLES

Este crucero había sido terminado el año anterior, y era posiblemente entonces el buque típico británico en esta clase. Su tripulación fue muy agasajada como se puede ver en las ilustraciones, en donde los marineros del ACHILLES confraternizan con marineros alemanes, en una excursión a una residencia campestre. El comandante del ACHILLES durante la visita, era el Capitán Colin Cantlie, que es ahora Almirante, que comandó el ROYAL OAK de 1938 a 1939, y fue Almirante en Jefe del astillero de la base naval en Rosyth en el sudeste de Escocia, desde 1939 a 1944.

Posteriormente, debían encontrarse nuevamente juntos el ACHILLES y el GRAF SPEE, en la revista naval con motivo de la Coronación del Rey Jorge VI en 1937.

### CARACTERISTICA DEL CRUCERO DE BOLSILLO Y SU OBJETIVO

Creo, que lo mejor aquí es citar a Sir Winston Churchill en su libro "La Segunda Guerra Mundial", tomo 1, en que con su reconocida autoridad y elocuencia, describió las características principales de estos nuevos barcos de guerra. Esto es lo que escribió:



Los tres acorazados de bolsillo permitidos por el Tratado de Versalles, habían sido diseñados para que en realidad sirvieran como destructores de barcos mercantes. Sus 6 cañones de 11 pulgadas, su velocidad de 26 nudos y la artillería que llevaban habían sido comprimidos sabiamente dentro de los límites de un desplazamiento de diez mil toneladas. Ningún crucero británico podía igualarlos...”

Sabemos ahora que el DEUTSCHLAND y el ADMIRAL GRAF SPEE salieron de Alemania entre el 21 y el 24 de agosto y ya habían pasado la zona de peligro y se habían perdido en los océanos antes de que nuestras patrullas de bloqueo del Norte se organizaran...

Las órdenes del Almirantazgo Alemán, emitidas el 1º de agosto, estaban bien concebidas:

#### DEBERES EN CASO DE GUERRA.

*Desorganizar y destruir la marina mercante enemiga, por todos los medios posibles... Las fuerzas navales enemigas, aun cuando sean inferiores, sólo deben combatir, después de la tarea principal...*

*Los continuos cambios de posición en estas zonas de operación crearán incertidumbre y restringirán a los mercantes enemigos, aun sin resultados concretos... Un alejamiento temporal hacia zonas distantes también servirá para despistar al enemigo.*

*Si el enemigo protegiera a sus barcos con fuerzas superiores, de modo que no puedan obtenerse éxitos inmediatos, entonces el solo hecho de que restrinjan su número de barcos, significa que hemos empeorado su situación en cuanto al aprovisionamiento. Se conseguirán buenos resultados si el acorazado de bolsillo permanece en la zona del convoy.*

Con toda esta trágica sabiduría, el Almirantazgo Británico hubiera estado “de lastimoso acuerdo. (“in rueful agreement”)

Comentario. Siguiendo esta elocuente declaración del más grande estadista de todas las guerras mundiales y que personificó tanto el carácter británico, les ofreceré como contraste, la descripción de estos barcos y sus fines, por un modesto pero inteligente joven teniente alemán, que fue nombrado para el GRAF SPEE en su primera misión, en enero de 1936, y donde permaneciera hasta que su camarote fue destrozado por una granada británica en la batalla del Río de la Plata. Me refiero, naturalmente, al Comandante Rasenack, cuyo diario, vívido y sincero ha provisto a esta antología con tantos pasajes interesantes. Fue publicado en 1957 simultáneamente en Alemania y Buenos Aires, por lo que no estuvo a disposición de los autores ingleses de tres libros publicados sobre el tema en 1956. Tampoco se ha publicado en inglés. El hecho de que tantos pasajes de este invaluable documento aparezcan en este libro, se debe a la cortesía y generosidad del Comandante Rasenack y a sus editores alemanes y argentinos (Koehlers y Ediciones Gure, respectivamente).



He aquí un pasaje destacado, de la introducción de su libro, que muestra su competencia y su comprensión para con la forma de actuar que debían usar estos acorazados de bolsillo:

“El 10 de enero de 1936, en Wilhelmshaven (Base Naval alemana sobre el Mar del Norte) fue puesta en servicio la unidad más moderna de la Flota alemana de aquellos tiempos, el acorazado de bolsillo ADMIRAL GRAF SPEE. Ese mismo día fui destinado como Teniente de Navío de la Marina alemana, recién graduado, a prestar servicios en dicho acorazado. Viví en él durante los siguientes cuatro años, compartiendo sus buenos y malos momentos hasta su triste fin en las aguas del Río de la Plata. Así, en las buenas y en las malas llegamos a identificarnos tanto mi buque y yo, que significó para mí no sólo mi comando sino mi casa, mi hogar. La construcción de un acorazado típico era imposible para Alemania, debido a las restricciones que el Tratado de Versalles le imponía. No podía construir unidades de guerra con un desplazamiento superior a 10.000 toneladas.

Había pues que desarrollar un nuevo tipo, el cual, aunque de tonelaje restringido, tuviera una artillería que fuera superior a la de un crucero pesado y una coraza de tal espesor, que pudiera resistir a impactos de gran calibre (20.3 cm.). Ahora bien, el tamaño de un buque de guerra limita su velocidad, su coraza y su armamento y, por lo tanto, solamente a costa de la velocidad fue posible obtener ventajas en el armamento para los acorazados de bolsillo. Los tres barcos de este tipo construidos por Alemania eran: el DEUTSCHLAND (que más adelante fue denominada LUETZOW), el ADMIRAL SCHEER y por último, el ADMIRAL GRAF SPEE. Todos tenían un desplazamiento nominal de 10.000 toneladas y una velocidad nominal de 26 nudos (en su viaje de prueba 28 nudos).

Cada buque tenía dos torres, cada una con tres cañones de 28 cms. de calibre, una artillería mediana de 8 cañones de 15 cms. de calibre (cuatro de cada lado), y artillería antiaérea suficiente.

(Los armadores alemanes aprovecharon la ventaja de una definición de tonelaje establecida por la Conferencia Naval de Washington, en 1922, que era tonelaje sin agua ni aceite. De acuerdo a ella, los acorazados de bolsillo eran de diez mil toneladas, pero de acuerdo a la definición de tonelaje de uso general, eran de alrededor de 12.500 toneladas).

Este nuevo tipo de unidades ofrecía la ventaja de poder equipar por primera vez buques de superficie con motores Diesel-Mann. Cada unidad tenía 8 motores de 7.000 HP cada uno. Mediante la utilización de esta clase de motores, el radio de acción crecía enormemente. Un acorazado así equipado, podía recorrer, sin reabastecimiento de combustible, aproximadamente 20.000 kilómetros, (casi la mitad de la circunferencia del globo terrestre).



Mientras yo por una parte hacía las guardias de navegación, mi puesto de combate era el comando de la Central de artillería. En esa central había una variedad de equipos de medición y cálculos, que representaban, en aquellos tiempos, lo más moderno y técnicamente perfecto de la ciencia náutica alemana. Un detector de distancia de las mediciones de distancia, exactamente la velocidad y el curso del enemigo... pero sería largo describirlos y enumerarlos uno por uno, y sólo la indicación de que para el equipo completo de la artillería del ADMIRAL GRAF SPEE fueron utilizados aproximadamente 200 kilómetros de cable, demuestra cuán compleja era su instalación y cuántas sus posibilidades.

A mi actuación al frente de la central de artillería siguió una instrucción a fondo en el Colegio Militar de Artillería en Kiel y en las firmas constructoras de los distintos equipos. Después de eso, a fines del año 1937, fui destinado nuevamente al ADMIRAL GRAF SPEE en calidad de ATO (oficial técnico de artillería), para hacerme cargo de todo el plantel con todas sus responsabilidades. Tenía bajo mi mando una División (unidad equivalente a una Compañía de tropas terrestres) que contaba con aproximadamente 120 hombres, personal que se destacó tanto por su conocimiento técnico como por sus excelentes cualidades de carácter. Aún hoy, después de 15 años, me siento íntimamente ligados a ellos, y junto a ellos he vivido la primera fase de la gran guerra mundial que seguidamente paso a relatar.

**Comentario.** Mi primer contacto con el Comandante Rasenack y la descripción de su personalidad, junto con ciertas reflexiones suyas sobre el capitán Langsdorff, a quien consideraba su amigo personal, además de ser su capitán, está descrito en uno de los epílogos, "Veinte años después", en una carta que me escribiera el Agregado Naval de la Embajada Británica en Buenos Aires, el capitán Vincent-Jones, donde relata cómo pudo ponerse en contacto con el Comandante Rasenack, y donde da cuenta de una larga entrevista, durante la cual el Comandante demostró mucho interés por esta antología.

No solamente autorizó, por su parte, la reproducción ilimitada de pasajes de su diario, sino que me fue de gran ayuda, durante casi cinco años, al explicarme en cartas personales, muchos puntos dudosos o de controversia. De modo que creo adecuado dar una reseña de sus servicios, aparte de los ya mencionados en el GRAF SPEE.

Nacido en 1914 en la ciudad marinera de Danzig, entró en la Marina en 1932 y fue ascendido a Teniente el 10 de enero de 1936, cuando como hemos visto se incorporó a la tripulación del GRAF SPEE con su nuevo cargo como oficial técnico de artillería. Al fin de su diario, hace un relato de su viaje a la Argentina, en marzo de 1940, con el primer grupo de oficiales que escaparon del Arsenal de Marina, en el puerto de Buenos Aires, a pesar de estar celosamente vigilados, ya que no estaban bajo juramento, cuando se enteraron de que iban a ser trasladados a la base naval en la isla Martín García en el Río de la Plata. Al llegar a Alemania, fue designado para el acorazado TIRPITZ, como Tercer Oficial de Artillería y Primer Oficial de Guardia. Desde 1943 hasta el fin de la guerra estaba en la sección pertrechos del Alto Comando Naval (el TIRPITZ fue hundido el 13 de noviembre de 1944). A principios de 1944, fue promovido a Comandante.



En cuanto a la forma en que más tarde se establecería en la Argentina y tuviera un puesto comercial en el que sus conocimientos técnicos le fueran de gran valor, es narrado por el capitán Vincent-Jones al describir su primera entrevista con el Comandante Rasenack, ya mencionada. Como superior jerárquico de los únicos dos oficiales del GRAF SPEE que volvieron a la Argentina para radicarse allí, el Comandante Rasenack fue elegido Presidente de la Asociación GRAF SPEE en Argentina y que tiene varias filiales en las provincias. En este cargo se desempeña con gran actividad, mucho tesón y eficiencia.

## EL PAPEL DE LOS ACORAZADOS DE BOLSILLO VISTO CON ESCEPTICISMO POR HITLER

Volviendo al papel planeado para el GRAF SPEE y los otros dos acorazados de bolsillo, considero conveniente destacar en qué forma los consideraba Hitler. La mejor reseña de ello puede darla un pasaje del libro escrito por el creador de este tipo de buque de guerra, el Contra-Almirante Raeder, Supremo Comandante de la Marina Alemana de 1928 a 1943, libro cuya traducción inglesa se titula: "La lucha por los mares". ("Struggle for the Sea") publicado por William Kimber, 1959.

Hitler consideraba que el verdadero fin de nuestras fuerzas de mar, y en especial de nuestros barcos más pesados, era abatir al enemigo, y no comprendía los efectos indirectos que sus operaciones tenían sobre el esfuerzo de guerra del enemigo. Generalmente estaba dispuesto a autorizar el uso de submarinos, cruceros auxiliares y nuestras fuerzas livianas para tales operaciones.

Solamente con gran insistencia conseguí que consintiera en que se usaran los cruceros, aún los pesados, para tales maniobras. Pero en cuanto a nuestros buques grandes, consideraba que el riesgo era muy grande. Pensaba que con unos cuantos submarinos se podían lograr los mismos resultados con menos riesgo.

Era incapaz de darse cuenta del efecto que estaba produciendo sobre el enemigo el uso de nuestros barcos medianos, no podía comprender que sus operaciones estaban arrastrando fuerzas enemigas mucho mayores, con el resultado de que la defensa enemiga contra nuestros ataques tenía que dispersarse y que se causaba gran confusión, debido a la inseguridad general, que requería que se cambiaran las rutas de los convoyes, que se cerraran a la navegación grandes áreas en los mares, etc. Tales éxitos menos tangibles no contaban para él. Quería victorias que todo el mundo pudiera apreciar fácilmente..."

El Comandante Rasenack nos ha contado su designación para el GRAF SPEE el 10 de julio de 1936, siendo su comandante entonces el Capitán Patzig. Aquel verano el GRAF SPEE fue enviado primeramente a las Canarias y España desde el 6 al 27 de junio de 1936. En ese viaje Langsdorff estaba a bordo provisoriamente como Oficial de estado mayor. En las Canarias, fue visitado por el General Franco, quien en esa época era el Gobernador General de la isla. (Ver fotografía).



Al año siguiente, la nave fue a la revista naval en Spithead, con motivo de la Coronación del Rey Jorge VI (véase una de las ilustraciones en que el GRAF SPEE aparece iluminado en esta ocasión). El 1º de octubre de ese año el Capitán Langsdorff tomó el mando.

Por otra parte veremos que en agosto del año anterior, 1936, el Comodoro Harwood había tomado el mando de la división Sudamericana, o sea la pequeña escuadra formada por un crucero pesado, el EXETER, y uno liviano, el ACHILLES.

## B) Dos años antes

### APRECIACIONES SOBRE LA PERSONALIDAD Y EL CARACTER DEL COMODORO HARWOOD Y DEL CAPITAN LANGSDORFF

Llegamos ahora a 1937, poco antes del estallido de la guerra, de modo que es el momento de conocer las personalidades y características de los dos actores principales del drama del GRAF SPEE, o sea los dos Comandantes de la batalla del Río de la Plata, Harwood y Langsdorff.

La descripción de Harwood la tenemos de un oficial contemporáneo suyo, que luego fue un distinguido Almirante, Sir John H. Edelsten. En cuanto a Langsdorff, la mejor apreciación de su persona está dada en un pasaje de la edición inglesa, en que se juntan las opiniones de tres hombres muy calificados todos para juzgar la personalidad del capitán. Ellos son, el General Campos, que escribió un prólogo para este libro y es autor del libro uruguayo más importante sobre el tema; el Almirante Th. Krancke, comandante del otro acorazado de bolsillo, el ADMIRAL SCHEER, y en tercer lugar, el hermano del Capitán Langsdorff, el Dr. Reinhard Langsdorff, que fuera juez de la Suprema Corte de Dusseldorf.

#### PERSONALIDAD DE HARWOOD

He aquí lo que escribiera el Almirante Edelsten:

El me ha pedido que dé mis impresiones sobre Bobby Harwood, como siempre le llamamos.

Nos conocimos siendo compañeros en el H. M. S. SOUTHAMPTON, el buque insignia del Almirante Sir Thomas Hunt, Comandante en jefe de la zona sudamericana de 1919 a 1920. El SOUTHAMPTON había sido el buque insignia del Almirante Sir William Goodenough en Jutlandia. El buque tuvo parte muy destacada en la batalla, a pesar de haber sido considerablemente dañado.

Nos hicimos grandes amigos y esa amistad duró hasta el día de su muerte, a pesar de que hubo grandes lapsos entre nuestros encuentros. Bobby era un hombre de grandes cualidades, de una gran inteligencia y gran capacidad de concentración.

Siempre dispuesto a asumir responsabilidades y nunca le vi confundido por nada. Combinaba estas dotes con un amor por los deportes, y nadie podría



haber encontrado un compañero de trabajo más alegre. Era tan bueno en tiro como en la pesca y su handicap en golf era de 6.

Esos dos años en Sudamérica fueron apacibles, ya que vinieron en seguida después de la guerra. Viajamos recorriendo todo el continente, y no hay duda que durante ese período, se gestó en la mente de Bobby, no sólo el amor por esos países, sino un profundo interés por los aspectos más serios y los problemas de la guerra en esos territorios. Al volver a Inglaterra, entramos a formar parte del personal de la Escuela Naval de Greenwich. Me llevaba mucha ventaja, y no necesito decir, que muchas veces me aprovechaba de sus conocimientos. Luego vino un período de varios años, hasta 1932, cuando reemplazó al Capitán de Navío Burrough como Comandante del LONDON, buque insignia de la primera escuadra de cruceros del Mediterráneo. Yo ya había estado en ese barco como primer oficial durante casi dos años, sin embargo, pasamos un corto tiempo juntos antes de mi relevo. El LONDON era un barco espléndido y la vida allí muy placentera.

En 1937, nos encontramos nuevamente, pero esta vez fue en las Bermudas. Bobby era entonces Comodoro y comandaba la escuadra de América del Sur en el EXETER, habiendo venido a las Bermudas para participar en maniobras con la escuadra de las Antillas, como también a conferenciar con el Comandante en Jefe de aquella zona. Jugamos mucho al golf juntos y nuestra conversación giraba invariablemente sobre Sud América.

Era evidente que había hecho estudios profundos de todos los problemas que podría enfrentar en su zona en caso de guerra. Debo mencionar aquí también el hecho de que había prestado gran ayuda a los chilenos, durante el desastroso terremoto de Talcahuano, ese año, y que se había granjeado los elogios y las simpatías del gobierno de Chile.

**Comentario.** Me complace en respaldar todo lo que antecede con mi propia experiencia del Comodoro Harwood, en esa época, desde el momento en que tomó el mando de la zona de Sud América en agosto de 1936. Naturalmente visitaba Montevideo de cuando en cuando. No escatimaba esfuerzos en el estudio de todo lo importante, en esa zona tan extendida, que empezaba en El Callao, continuándose por el Cabo de Hornos hasta el Amazonas. En especial, se tomó mucho interés en comunicarse con las personalidades importantes de los puertos que visitaba, para lo que aprendió español. No hay duda que era en realidad un Embajador viajero, y de mucho éxito.

Pero hay otra apreciación del almirante Harwood, desde otro ángulo muy distinto, que tiene mucho valor. Es la del Capitán del AJAX, buque insignia en la Batalla, o sea el hoy Almirante Sir Charles Woodhouse. Naturalmente que él escribe desde el punto de vista de alguien que estuvo bajo su mando. Lo que sigue es lo que escribió el Almirante Woodhouse. Los conceptos de él que reproduzco a continuación son el prólogo que escribió para el libro de Dudley Pope, "La Batalla del Río de la Plata", una historia muy autorizada. (Véase Bibliografía). Los dos últimos párrafos expresan casi lo mismo que lo que yo he escrito más arriba:



Estuve de servicio en la zona de América del Sud, bajo el mando del Comodoro Harwood durante más de un año, antes de la guerra. El comandaba el EXETER y yo estaba en el AJAX. Nadie podría haber sido más generoso y útil que Harwood para un capitán que asumía el mando por primera vez. Era uno de esos hombres a quien uno podía plantearle sus dudas y dificultades, con la seguridad de que obtendría comprensión y sabios consejos.

Harwood consideraba continuamente los problemas especiales que enfrentaría la escuadra de América del Sur en caso de guerra, y estudiaba la mejor forma de solucionar todas las contingencias posibles.

Aparte de calcular la eficacia con que sus buques podían luchar, se tomaba molestias sin fin para explicar a todos aquellos cuya colaboración se requeriría en caso de emergencia, las medidas que preveía como necesarias.

Además estaba dotado de un poder especial para ganarse la confianza y la estima de los que le conocían, ya sea, de los gobernantes o de los residentes británicos en Sud América.

Comentario. El Comodoro Harwood era católico y murió prematuramente en 1961, de hipertensión arterial. Le sobrevivieron su esposa Lady Harwood y dos hijos, que están en la Marina Británica, siendo uno de ellos actualmente el Primer Sea Lord.

En resumen podemos decir que, si es verdad el dicho inglés de que el genio consiste en una capacidad infinita para afrontar las dificultades hasta vencer, entonces indudablemente Harwood tenía genio.

#### APRECIACIONES SOBRE EL CAPITAN LANGSDORFF. SU PERSONALIDAD Y CARACTER.

Volviendo ahora al otro comandante de la Batalla, tenemos tres opiniones de hombres destacados, todos ellos muy caracterizados para hacerlo.

En primer lugar, debo referirme al General Alfredo R. Campos, ministro uruguayo de Defensa Nacional en la época en que el GRAF SPEE entró a Montevideo. Tuvo una corta entrevista con Langsdorff en la tarde del viernes 15 de diciembre, cuando éste lo visitó oficialmente para agradecerle los arreglos que había hecho para el entierro de sus hombres muertos en la batalla, así como para internar los heridos en el Hospital Militar. Sin embargo, un pantallazo, como son las palabras del general en su libro titulado "UN EPISODIO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL en Aguas Jurisdiccionales del Río de la Plata" puede ser muy vívido y verdadero, especialmente si está basado, como es el caso, en un estudio retrospectivo, muy profundo de todo el episodio.

El capitán Langsdorff era un oficial brillante, y joven aún (apenas tendría unos 45 años), de porte distinguido, que hablaba francés, en cuyo lenguaje nos entendíamos sin dificultad. Lucía muy bien en su uniforme blanco, aunque estaba gordo y demacrado. Era refinado al hablar y sus modales eran corteses y respetuosos. Lo que denotaba la educación esmerada de un caballero de cuna.



Tenía medallas, incluyendo la Cruz de Hierro, que atestiguaban su excelente foja de servicios, ya que era considerado como uno de los mejores oficiales de la armada alemana.

Había servido en la primera Guerra Mundial, como oficial de torpedos, en el MEDUSA y en el GROSSER KURFURST, y en los barreminas del Mar del Norte, donde había comandado una de estas flotillas.

En 1925, siendo ya comandante, fue oficial de enlace entre la Armada y el Ejército, y obtuvo, después de haber sido edecán del Ministro de Defensa Nacional, un puesto de gran responsabilidad, como era el de jefe de personal del comandante en jefe.

Como se ve, era un oficial de una "élite", y se comportó como tal en los breves momentos que duró nuestra entrevista. Estaba conmovido y aunque amable, fue parco en palabras y gestos. Cuando partió, después de estrecharme la mano, se puso la gorra y se paró para hacer el saludo militar, mientras aquellos que le acompañaban extendieron sus brazos, como lo hacía Hitler. Esta actitud, que fue repetida en otro acto público, (el del entierro de los marinos), fue significativa.

Comentario. Este tributo tiene verdadero valor, por dos razones. Primeramente, porque proviene de un hombre que es eminentemente "un oficial y un caballero" de extremada distinción. La otra razón es la de que sin lugar a dudas, las simpatías personales del General Campos estaban totalmente en contra de la Alemania nazi, y el ministro de Alemania le describió como estando "totalmente del lado del campo enemigo". Esto fue dicho posteriormente a otra visita que le hiciera Herr Langmann, en la mañana del día siguiente, el sábado 16 de diciembre en un nuevo esfuerzo final para convencerle de la necesidad de prolongar la estadía del GRAF SPEE.

La segunda opinión, en algún sentido con mayor conocimiento de causa, por provenir de quien conocía más de cerca al capitán Langsdorff, es la de un oficial que en ese entonces era su compañero de armas y que sería comandante del otro acorazado de bolsillo, el ADMIRAL SCHEER, hoy Almirante T. Krancke, que está retirado y es presidente de la Liga Naval Alemana.

Lo que sigue es lo que escribió para el prólogo del libro del comandante Rasenack, "Panzer-schiff Admiral Graf Spee", cuya versión castellana se titula "La Batalla del Río de la Plata" Ediciones Gure, Buenos Aires, 1957.

El acorazado "ADMIRAL GRAF SPEE" tenía, en su comandante, el Capitán Langsdorff, uno de los oficiales alemanes más capaces para dirigir operaciones. Sus facultades mentales, superiores a lo común, su personalidad equilibrada junto con su sentido del humor, su entrenamiento tanto en táctica como en estrategia, que pocos oficiales de la pequeña Armada Alemana podían tener, nos dieron en nuestro país, especialmente a los camaradas de su misma promoción que le conocíamos bien, la seguridad de que dominaría la tarea tan difícil que le había sido impuesta.



**Comentario.** Un recuerdo personal puede agregarse aquí a esta altura del relato, el de mi primer contacto personal con el almirante Krancke, cuando le escribí formalmente, por intermedio de los editores alemanes de su libro, para pedirle autorizara la reproducción de parte de la introducción y cuando al mismo tiempo, le explicaba el plan y propósito de mi libro, que en ese momento eran los de seleccionar partes de los libros publicados sobre el tema. El almirante contestó rápidamente concediendo su autorización y expresando su complacencia por el objetivo de mi libro, a la vez que ofreciendo su ayuda incondicional. Así comenzó una colaboración que se prolongó durante más de tres años, durante los que el almirante Krancke fue de inestimable ayuda. Su opinión tan autorizada como valiosa, sobre la Batalla, podrá leerse más adelante.

El tercer personaje, es uno que tiene una mente dedicada a la justicia y que inevitablemente se pronuncia a favor del Capitán. Me refiero a su hermano, el Dr. Reinhard Langsdorff, que fuera anteriormente juez de la Suprema Corte de Dusseldorf, donde reside, quien me ha sido de gran ayuda, desde que el almirante Krancke nos puso en contacto. He aquí lo que escribió:

Como hermano suyo, naturalmente tengo ya una opinión formada y no estoy en condiciones de juzgar imparcialmente. Pero para mí no existe duda de que mi hermano era de una inteligencia excepcional, profesionalmente muy capaz y de gran carácter. Antes de la primera guerra mundial, había salido sobresaliente en el examen final de los oficiales de su año...

Estaba sorprendentemente bien informado sobre los acontecimientos políticos y era hombre de confianza del General Schleicher, entonces ministro de Guerra, que fue luego asesinado, y de quien era consejero en asuntos navales. Leía mucho sobre historia, especialmente sobre historia naval.

Se sentía muy unido a la flota inglesa, de modo que consideraba que la guerra debía hacerse de acuerdo a nuestras leyes de guerra y en forma honorable. De sus conversaciones con el capitán Dove, que no fueron aprobadas por algunos de sus superiores. Esta actitud tan humana fue la razón por la cual su muerte tanto conmovió a los oficiales británicos que habían sido prisioneros del GRAF SPEE, y fue también la que dio lugar a comentarios de la prensa inglesa, para que se le reconociera como "un verdadero caballero".

**Comentario.** A estas tres opiniones se puede agregar el artículo necrológico que escribí sobre el Capitán Langsdorff el Almirante Raeder, entonces Jefe de la Armada Alemana, en la Revista Naval, el 27 de diciembre de 1939.

...Resumiendo dotes excepcionales de carácter, inteligencia, resolución y capacidad para la acción inmediata, mostró por su dirección en los asuntos de guerra durante los meses últimos y hasta el amargo fin, las cualidades que esperaban de él el Führer, la Armada y el pueblo alemán.



## EL SENTIDO DEL HUMOR DEL CAPITAN LANGSDORFF

Cualquier descripción de la notable personalidad del Capitán Langsdorff sería incompleta, si no se hiciera referencia a su sentido del humor, ya mencionado por el Almirante Krancke. A ello se refiere también el Capitán Dove en sus recuerdos de las conversaciones que tuviera con él, a bordo del GRAF SPEE. Esto es lo que escribió sobre el tema en su libro titulado: "Yo fui prisionero del GRAF SPEE", (véase bibliografía).

A fines de 1916, fui transferido al DESNA, buque de la Mala Real. El capitán Langsdorff, dijo que él también había cambiado de barco en esa época. Fue la primera vez que tomaba el mando. Era un barreminas. Confesó que había estado tan orgulloso de ello como lo había estado del GRAF SPEE más adelante. Su trabajo era limpiar de minas la zona de la costa holandesa y escoltar los submarinos a través de las zonas minadas por los alemanes. Contaba que el concertar los encuentros con aquellos constituía una verdadera pesadilla, ya que solían venir durante las horas de la noche, en la oscuridad y no podían mostrar luz alguna...

"Yo también tenía órdenes severas de no mostrar luces", me dijo Langsdorff, "y en los dos o tres primeros viajes las obedecí, hasta que vi que tenía que volver e informar a mi superior, un Almirante, que no había encontrado mi submarino. Por suerte tenía a bordo un suboficial de mucha experiencia que era mi segundo. Un día me llevó aparte y me dijo: "Si Ud. quiere encontrar su submarino, tendrá que poner una luz". Le dije que no podía desobedecer órdenes. Me habían ordenado no mostrar ninguna luz blanca, de modo que no podía hacerlo. "No hay ninguna orden que diga que no puede tener una luz azul", me dijo, guiñando un ojo. Y eso fue lo que hicimos. Mostrando una luz azul, logramos hacer todos nuestros encuentros... sin ir contra lo que especificaban las leyes navales alemanas! Todos podíamos estar satisfechos.

Esto era típico de Langsdorff. Puedo verle aún hoy sentado en la cabina del capitán del GRAF SPEE, tomando su whiskey (el mejor whiskey escocés también), fumando su infaltable cigarro, y riéndose consigo mismo mientras contaba la historia.

Tenía un gran sentido del humor. Era famoso en la Armada Alemana como el capitán que había solicitado al Almirante que cambiara el rumbo en maniobras y apurara la velocidad, para que él pudiera almorzar cómodamente. En ese entonces, el capitán Langsdorff era el capitán de una flotilla de destructores que acompañaba al Almirante en un crucero a aguas españolas, a principios de la guerra, hace poco más de dos años. El Almirante y sus oficiales estaban en ese momento, a bordo del buque insignia, el GRAF SPEE.

Al cruzar la bahía de Viscaya, el Almirante había estado haciendo maniobras con distintas velocidades, y a la hora del almuerzo se envió una señal a Langsdorff: "El Almirante va a almorzar. La escuadra debe reducir la velocidad a nueve nudos". En un mar grueso, como estaba en ese momento, 9 nudos es una



velocidad terrible para un destructor, ya que lo hace moverse pesadamente de un lado a otro. Pero para un barco grande como el GRAF SPEE no tenía tal efecto. El almuerzo podría servirse fácilmente y en completa calma. Langsdorff intentó almorzar pero le fue imposible. La mayoría de los capitanes de los otros destructores se le quejaron por semáforo, haciendo señales abiertamente, ya que sabían que el Almirante había bajado a almorzar y no les veía. Pero el capitán Langsdorff hizo más. Envío un mensaje oficial al buque insignia: "Capitanes destructores solicitan permiso alterar rumbo y aumentar velocidad". El Almirante contestó: "Cuál es la razón del pedido?"

El señalero de Langsdorff contestó por el semáforo: "Nosotros también deseamos almorzar cómodamente".

El Almirante alemán también tenía sentido del humor. Vino la orden que conmina: "Alteren rumbo, aumenten velocidad y disfruten de su almuerzo".

Comentario. Finalmente, debe decirse que a la muerte del Capitán Langsdorff le sobrevivió su viuda, quien con su única hija fue invitada por la Asociación Graf Spee del Río de la Plata, para que les visitara en 1955. Ella murió en abril de 1963: su hijo mayor en 1945 y el hijo menor, había fallecido en 1937, siendo estudiante.

### C) Un año antes

## LA SITUACION EN EL URUGUAY

EL COMPETENTE GOBIERNO URUGUAYO, EN QUIEN CONFIABA SU PUEBLO. — UN ESBOZO DE LA FORMACION MORAL DEL PRESIDENTE Y LOS MINISTROS. — PELIGROS DEL MOVIMIENTO SECRETO ALEMAN.

Hemos visto que Harwood y Langsdorff se hicieron cargo del mando respectivamente, en 1936 y 1937, lo que nos lleva a 1938, año anterior al estallido de la guerra. Debemos estudiar someramente la situación en el Uruguay.

Seguindo a las elecciones presidenciales de 1938 que finalizaron con la elección del General Baldomir, que representaba al sector principal del tradicional partido Colorado, él y su gobierno tomaron el mando el 19 de junio de 1938. Puede describirse bien al señor que fue el "hombre honesto" de la política uruguaya y que había sido elegido por gran mayoría en elecciones muy honestas.

Hizo luego sus ministros con mucho acierto. El Ministro de Relaciones Exteriores fue el Dr. Alberto Guani y como ministro de Defensa Nacional, nombró al General Alfredo R. Campos. A ambos ministros les prestó todo su apoyo, cuando tuvieron que decidir sobre el incidente del GRAF SPEE.

El Dr. Alberto Guani había sido ministro del Uruguay en Bélgica de 1912 a 1925, de modo que había conocido a los alemanes en el éxito y la derrota. Luego, en París (1925 a 1928) y en Londres (de 1936 a 1938). Durante esa época, era también delegado del Uruguay en la Liga de las Naciones, habiendo sido su presidente en una ocasión. Había conocido desde afuera el peligro del rearme alemán, pero sus consejos habían sido ignorados, en forma indulgente y complaciente, por parte de Briand y de Austen Chamberlain.



Fue un estadista y un abogado internacional de renombre (murió en 1956).

El general Alfredo Campos es un militar y un caballero de gran distinción personal, con un gran sentido del deber. Nunca tuvo temor de asumir responsabilidades. Fue director de la Escuela Militar, la Sandhurst uruguaya, y palpó la realidad de la guerra en las selvas y pantanos del Chaco paraguayo, como miembro de la comisión neutral del Armisticio en 1935. También posee mucha experiencia como delegado para actuar en misiones, ya sea como embajador especial en Latinoamérica o en misiones militares que habían ido a Estados Unidos y Europa.

Los otros ministros del Gral. Baldomir eran hombres de una gran solidez y competencia, y puede decirse que él había preparado bien a su gobierno y a su país para enfrentar las posibles repercusiones de una guerra europea, que ya se esperaba en el momento de su elección en 1938.

Así preparado, el Uruguay logró hacer frente con éxito a la emergencia extraordinaria de la llegada del GRAF SPEE. Sus tres gobernantes principales, se unieron con firmeza contra el poderío y las amenazas de Hitler cuando los ojos del mundo estaban puestos en Montevideo, y dieron un ejemplo. El Libro Azul de la Cancillería del Uruguay demuestra cuán metódica y firmemente procedieron de acuerdo al protocolo y a las leyes internacionales.

Sin embargo, debe concederse mucha importancia al movimiento secreto alemán, muy bien organizado, promovido por una minoría activa y fanática, del que estaban enterados el Gral. Baldomir y sus ministros. Su jefe era el Agregado de Prensa de la Legación Alemana, Dalldorf, que gozaba de inmunidad diplomática. De otra manera, se podría creer que fue fácil para el gobierno uruguayo, que estaba a 6.000 millas de distancia, el adoptar la actitud firme que tuvo frente al GRAF SPEE. La actitud del gobierno y la de su pueblo entero fueron más firmes y más evidentes aún después de la caída de París; hubo por un tiempo, entrenamiento intensivo de voluntarios, a pesar de que un año antes de la guerra, la Cámara de Diputados había rechazado de plano un proyecto del General Campos para que se entrenara militarmente a la juventud en forma muy moderada.

Las actividades subversivas alemanas en el Uruguay fueron denunciadas públicamente por el Prof. Hugo Fernández Artucio, Director del Instituto Vázquez Acevedo, en transmisiones radiales y llevadas ante las autoridades judiciales, como consta en su libro documentado, titulado "Nazis en el Uruguay", que se publicó en Montevideo en 1940. Reveló las actividades de un ramal de la National Sozialistische Deutsche Arbeiter-Partei (NSDAP), que entre otras cosas, promovía y subsidiaba un movimiento político interno que preparaba un "golpe" para establecer un gobierno que estuviera totalmente a favor del Tercer Reich.

Después del incidente del GRAF SPEE, el Gral. Baldomir, hizo más esfuerzos para preservar la integridad del país contra elementos pro-alemanes, aun en el Parlamento uruguayo, y empezó las negociaciones\* para arrendar a Estados Unidos, bases aeronavales en los lagos —muy adecuados para tal fin— cercanos a la costa del mar, que quedaban al este de Punta del Este. (Fue en este lago que se estableció después la base aero-naval de Laguna del Sauce, localidad que visitó Lord Mountbatten, en marzo de 1963). Finalmente, en enero de 1942, el General rompió relaciones con el gobierno de Hitler, pero pasado un mes se descubrió y en seguida, aplastó un complot de los elementos pro-Alemania en Montevideo, para derrocar al gobierno. Inmediatamente disolvió el Parlamento, movilizó el ejército y el peligro fue conjurado.

\* El General de División, Arq. Alfredo R. Campos, desea dejar expresa constancia de que no existieron tales negociaciones, y que este dato ha sido incluido en esta obra debido a un error de información.



## MEDIDAS PARA PROMOVER SENTIMIENTOS AMISTOSOS HACIA INGLATERRA, EN EL URUGUAY

A través del año 1938 se cernían nubes de guerra en Europa, y mucha gente presentía que el acuerdo de Munich, de setiembre de 1938 no era una verdadera garantía para la paz. Yo sabía, desde mucho tiempo atrás, que en caso de guerra, Montevideo sería inmediatamente la base sudamericana de la marina mercante —nuestra— y veremos más adelante que, al estallar la guerra, se creó un departamento de asesoría marítima en el Consulado Británico. Por consiguiente, era esencial que la buena voluntad hacia Gran Bretaña que yo había estado promoviendo —progresivamente— desde mi llegada (el 1º de enero de 1934) fuera consolidada en forma total. Una esfera muy apropiada para desarrollar esta buena voluntad era la que formaban los varios centenares de empleados de las compañías británicas —sociedades anónimas— que prestaban servicios públicos: la de ferrocarriles, conocida como Ferrocarril Central del Uruguay; la de tranvías, la del gas y también numerosas empresas más pequeñas que representaban capitales británicos y dirigidas por británicos. Naturalmente todas ellas habían tratado a sus empleados en forma justa, lo que se tenía muy en consideración, pero muy pocas veces se les había dado un verdadero estímulo.

La propaganda anti-británica hablaba siempre de la explotación del Uruguay por el capital británico; —de modo que hubo de improvisarse algo que diera por tierra para siempre— una vez por todas con esa propaganda. Ello constituye la esencia de mi plan a este fin fue expuesto en un despacho que dirigí al Secretario de Estado del Ministerio de Relaciones Exteriores, Lord Halifax, en noviembre de 1938. Lo siguiente da lo esencial.

Cuando los ya desaparecidos Marqueses de Willingdon visitaron Rio de Janeiro, San Pablo, Montevideo y Buenos Aires con una misión especial en octubre de 1938, en la época de Munich, se hicieron arreglos para que el Marqués presentara medallas por los años de servicio prestados, a empleados de compañías británicas. Era de bronce para los empleados con 20 años de servicio, de plata para los que contaban con 25 años, y de oro para los que habían prestado sus servicios durante 30 años. Estas medallas todas de amalgama, tenían en un lado las armas de Lord Willingdon, y en el otro una inscripción en español que decía: "Con las felicitaciones del Marqués de Willingdon". Fueron hechas en forma prolija por una firma local, al precio total de poco más de 200 libras, pero el efecto producido fue mucho más efectivo que cualquier propaganda que habría costado 2.000 libras o 20.000 libras.

Además cada persona recibía junto con la medalla, un pergamino con la traducción española del discurso en inglés, hecho por Lord Willingdon al presentar estas medallas a más de 700 empleados, en una gran sala de actos del Parque Hotel en Montevideo. La presentación se hizo en forma democrática. Los obreros y los guardas de tranvía subieron al estrado al mismo tiempo que los gerentes generales y los contadores principales, todos por riguroso orden de antigüedad en su servicio. Lord Willingdon tuvo la amabilidad de decir después que había sido una de las ocasiones más inspiradas de su larga y variada carrera.



Después de la partida de Lord Willingdon el Ministro Británico hizo una gira por los departamentos del interior (donde era muy conocido, por varias giras anteriores de buena voluntad), para otorgar esas medallas a los empleados, principalmente los del Ferrocarril Británico y de los frigoríficos de Fray Bentos y Paysandú.

La idea tuvo tanta aprobación que poco después se recibió un pedido muy justo, para que los empleados jubilados de esas compañías pudieran recibir sus medallas. Se hizo una entrega de ellas en una emotiva ceremonia, que tuvo lugar en la oficina principal del Ferrocarril Central Uruguayo. Todo el mundo se conmovió cuando un joven se adelantó a recibir la medalla de su padre que había muerto unos días antes.

Como estas medidas tuvieron mucho más éxito de lo que se esperaba, se pensó, ya que se acercaba la guerra, cómo se podían aplicar a las fuerzas armadas del país.

Por lo tanto, el Mariscal de Campo, Lord Milne fue invitado junto con su esposa, Lady Milne, a pasar tres o cuatro semanas en la Legación en febrero o marzo de 1939. Aceptó prontamente al serle explicado el motivo que después él bautizó humorísticamente de "brillante gran idea". El Uruguay nunca había visto un Mariscal de Campo y se hicieron grandes preparativos, por parte del siempre bien dispuesto General Campos, Ministro de Defensa Nacional, para que se efectuaran inspecciones informales, incluyendo la Guardia de Blandengues del Presidente, con su uniforme histórico del período de la Independencia, (de más de un siglo atrás), hasta un modesto regimiento de provincias. Se hicieron visitas a la Escuela Militar y Escuela Naval, las Sandhurst y Dartmouth del Uruguay, y a su partida, Lord Milne entregó medallas (similares a las de Willingdon) con sus armas en una cara y sus felicitaciones en español en la otra. Eran de oro para los oficiales de mayor graduación, de plata para los de menor jerarquía y de bronce para suboficiales.

Pero la mejor fue la mutua apreciación y amistad que nació entre el Mariscal de Campo y el General Campos, aun cuando pudieron conversar solamente en un pobre francés.

Nueve meses después, el General Campos desde su cuartel provisional en la Inspección General de Marina, contemplaba al GRAF SPEE en la bahía de Montevideo.

#### *D) En vísperas de la guerra*

Y ahora que hemos llegado al verano de 1939, en la víspera de la guerra, sería conveniente dar una descripción de los barcos que van a figurar en esta historia del GRAF SPEE. Helos aquí, en una tabla en una información que he recogido de varias fuentes, que no siempre han estado de completo acuerdo!



## DESCRIPCION SUMARIA DE LOS BARCOS DE GUERRA Y AUXILIARES

<i>Buque y año de construcción</i>	<i>Tonelaje y Tripulación</i>	<i>Armamento</i>	<i>Aviones</i>	<i>Velocidad</i>
<b>BUQUES DE GUERRA:</b>				
<b>GRAF SPEE</b> 1936 <i>Captain Hans Langsdorff</i>	12.500 44 oficiales y 1.080 hombres	6 cañones de 11 pulgadas, 8 cañones de 5.9 pulgadas y 6 cañones antiaéreos de 3.5 pulgadas.	Un Arado con ametralladora	26 nudos
<b>H. M. S. EXETER</b> 1931 <i>Captain F. S. Bell</i>	8.390 42 oficiales y 574 clases	6 cañones de ocho pulgadas, 4 cañones antiaéreos de 4 pulgadas.	Dos Walruses	31.25 nudos
<b>H. M. S. AJAX</b> 1935 <i>Captain C. H. L. Woodhouse</i>	6.985 39 oficiales y 544 clases	8 cañones de 6 pulgadas, y 8 cañones antiaéreos de 4 pulgadas.	Dos Fairey Foxes	31.25 nudos
<b>H. M. S. ACHILLES</b> 1933 <i>(Nueva Zelandia)</i> <i>Captain W. E. Parry</i>	6.800 36 oficiales y 541 clases	8 cañones de 6 pulgadas y 4 cañones antiaéreos de 4 pulgadas.	Uno (Perdido en un accidente antes de la partida de Nueva Zelandia).	31.25 nudos
<b>H. M. S. CUMBERLAND</b> 1928 <i>Captain V. H. G. Hollowfield</i>	10.000 45 oficiales y 656 clases	8 cañones de 8 pulgadas.	Tres	31.5 nudos
<b>URUGUAY</b> 1910 <i>(Uruguay)</i>	1.500	2 cañones de 4.7 pulgadas.	Ninguno	20 nudos
<b>AUXILIARES</b>				
<b>MARK</b> 1938 <i>Buque cisterna en la lista de buques auxiliares de la marina alemana y anteriormente de la Flota Hamburgo-América.</i>	7.000 130 hombres	Cañones antiaéreos y "pompoms".	Ninguno	22 nudos con turbinas a vapor
<b>THOMA</b> 1930 <i>Captain Hans Konow de la Flota Hamburgo-América (pero no en la lista auxiliar).</i>	8.400 62 hombres	Ninguno.	Ninguno	15 nudos con 4 turbinas a vapor

## ALCANCES Y PESOS MAXIMOS DE LAS ANDANADAS DE LOS BUQUES QUE INTERVINIERON EN LA BATALLA

GRAF SPEE	Cañones de 11 pulgadas	30.000 yardas
H. M. S. EXETER	Cañones de 8 pulgadas	27.000 yardas
H. M. S. AJAX y H. M. S. ACHILLES	Cañones de 6 pulgadas	25.000 yardas

## PESO TOTAL DE LAS ANDANADAS

GRAF SPEE	4.708 libras
LOS TRES CRUCEROS BRITANICOS COMBINADOS	3.136 libras

Debe tenerse presente que mientras que en aquella época un cañón de 11 pulgadas podía disparar dos veces por minuto, un cañón de 8 pulgadas podía disparar cinco veces y uno de 6 pulgadas 6 veces por minuto.



## P A R T E   I I

### EL RAID DEL GRAF SPEE

*A) Desde Wilhelmshaven al Atlántico Sur,  
hasta que se recibieron órdenes de empezar las operaciones bélicas  
contra la Marina Mercante Británica.*

El GRAF SPEE partió de Wilhelmshaven el 21 de agosto de 1939 y llegó a una posición un poco al norte del Ecuador el 1º de setiembre, donde se encontró por primera vez con el buque que debía abastecerlo: el ALTMARK. Fue el mismo día que los ejércitos de Hitler invadieron Polonia al amanecer. Como consecuencia de ello, el 3 de setiembre, Gran Bretaña y Francia declararon la guerra, pero al GRAF SPEE se le dieron instrucciones de que no empezara las operaciones bélicas hasta que recibiera nuevas órdenes en tal sentido. La razón de esta demora será explicada más adelante.

La historia de los comienzos de esta primera parte del recorrido del barco está muy bien descripta en un relato del Almirantazgo titulado: "El GRAF SPEE en 1939: versión alemana", que tuvo circulación muy limitada.

"Al partir de Wilhelmshaven, como ya se ha dicho, el 21 de agosto de 1939, el GRAF SPEE calculó cuidadosamente el tiempo que le llevaba pasar la costa noruega y el "corredor" de Islandia-Faroes, cruzó las zonas navieras principales del Atlántico en la noche, usando su equipo detectores para localizar a otros barcos sin que los tales lo divisaran, y así logró llegar al área que le había sido asignada el 1º de setiembre, día en que las tropas alemanas cruzaban la frontera polaca.

El GRAF SPEE había sido advertido el día anterior respecto a este intento alemán y se le dijo que debido a la actitud incierta de las potencias occidentales, debía abrir fuego solamente en caso de ser atacado.

El capitán del GRAF SPEE consideró, con razón, que había llegado a la zona en donde debía esperar, sin haber sido denunciado, y que la presencia del barco en el Atlántico había pasado inadvertido... El buque se encontró con el ALTMARK, que le aprovisionaba el 1º de setiembre a los 24º 24' N. 36º 15' O., como se había combinado previamente por radio, por intermedio del departamento de operaciones del almirantazgo alemán".



Sin embargo, esta maniobra repentina (que se sintió en el barco) trajo apresuradamente al puente al Capitán Langsdorff, quien ordenó mantener la misma dirección durante unos veinte minutos antes de volver a tomar el rumbo anterior hacia el sudoeste.

Posteriormente, en la noche del 28 de agosto, el GRAF SPEE completamente sin luces, pudo cruzar sin ser visto, una vía de navegación tan frecuentada como era la que iba de Nueva York a los puertos del Canal de la Mancha, que podría describirse como la Piccadilly del Atlántico norte o, en Montevideo, la Avenida 18 de Julio! Y luego, el 1º de setiembre, encontró al barco que le aprovisionaba, el ALTMARK, hacia el norte del Ecuador, como consta anteriormente.

Naturalmente que los oficiales y hombres de la tripulación escuchaban las transmisiones radiales que anunciaba el empeoramiento de la situación internacional en Europa. Aquí están las impresiones que registró en su diario el Comandante Rase-~~mark~~, cuyo puesto en el barco era, como ya se ha señalado, el de Oficial técnico de artillería. También describe este primer encuentro con el ALTMARK, lo que se debió a una navegación bien planeada.

*"Agosto 31. La radio anuncia que la situación está empeorando.*

Las violaciones de la frontera germano-polaca son cada día más frecuentes. Esta tarde Alemania propone a Inglaterra un tratado de dieciséis puntos: Danzig para Alemania, un plebiscito en la zona del corredor; al país que pierda el plebiscito se le concederá un corredor extra-territorial con cuatro líneas de ferrocarril: en el caso de ser Polonia, será hacia el puerto de Gdynia y en el caso de ser Alemania, será hacia Prusia Oriental. Estas propuestas me parecen aceptables. ¿Llegarán a un acuerdo pacífico a último momento?

Viene la noche. Toda la tripulación a popa! El Comandante nos lee un mensaje que se acaba de recibir por radio. A las 4.45 (hora de Alemania) las tropas alemanas cruzarán la frontera hacia Polonia. No se sabe aún que decisión tomarán Inglaterra y Francia. ¡La guerra! Cada uno de nosotros siente que ésta es una hora decisiva.

Noche tropical. Bajo la luna llena y con una copa de clarete y música de acordeones, nos sentamos en cubierta. Así empieza la guerra para nosotros, mientras el ejército va al ataque. ¡Qué lejana está nuestra patria! ¿Qué pensarán nuestros padres y hermanos en esta hora crítica? Hay algo de extraordinario en esta incertidumbre bajo el cielo tropical salpicado de estrellas. Parece que estuviéramos muy lejos de las cosas terrenales y sentimos el poder de la naturaleza y de Dios.

*1º de setiembre.* Es mi turno para la guardia. El buque se desliza suavemente sobre las olas. Mis pensamientos están en mi patria, donde comenzó la guerra hace pocas horas. [El Comandante Rasenak nació y creció en Danzig]. De mañana, exactamente como lo previmos, el GRAF SPEE se encuentra en su línea de posición. Yo había prometido una botella de cerveza al hombre de guardia que fuera el primero en divisar nuestro buque tanque, el ALTMARK. Exactamente a las 7.30, lo localizamos, 39 Km. delante de nosotros. Ambos barcos se encuentran en la inmensidad del Océano, exactamente en la posición prevista. Es un triunfo de la navegación. Luego escuchamos las noticias de Inglaterra irradiadas en alemán. Lo que dicen es deprimente y no hay lugar a dudas de que tanto Inglaterra como Francia tomarán parte activa en la guerra.



El ALTMARK con la bandera de la Marina Alemana izada, había pasado por el Canal de la Mancha abiertamente el 7 de agosto, en dirección a Port Arthur en Tejas, donde cargó 10.000 toneladas de combustible para sus motores Diesel. Era un moderno buque tanque, construido en 1930, por Blohn y Voss, de Hamburgo, y de acuerdo a los registros del Lloyd, tenía 7.921 toneladas brutas, y una velocidad poco común, para barcos de esa clase, de 22 nudos, como me informó el Almirante Krancke. Permaneció en Port Arthur hasta que partió para encontrarse con el GRAF SPEE, como consta en lo que antecede. El relato del Almirantazgo británico continúa así:

“El GRAF SPEE fue abastecido de combustible por el ALTMARK que le transbordó personal y vituallas. Completada esta operación, las dos naves prosiguieron juntas al sur. En la mañana del 3 de setiembre de 1939, el GRAF SPEE captó por radio una transmisión por la que se daban instrucciones a los barcos mercantes británicos para que rompieran hostilidades con Alemania, y 45 minutos después recibió la señal de “rompan hostilidades” desde Alemania. El GRAF SPEE y el ALTMARK marcaron el rumbo para determinar su primer área de operaciones, entre 5° N. y 10° N., 25° O. (a unas 400 ó 500 millas al oeste de Freetown).

Luego, el 3 de setiembre, recibió otra señal de Alemania informándole sobre la declaración de guerra de Francia, pero agregando instrucciones de que no debían atacarse barcos franceses, a fin de no perjudicar los esfuerzos de Hitler que deseaba disuadir a las potencias occidentales de que ayudaran a Polonia. Como observó el Capitán Langsdorff, “esas órdenes le ataban de manos respecto a los barcos franceses más aún que con los barcos neutrales, ya que los barcos franceses podían denunciar la presencia del GRAF SPEE por radio si le veían, mientras que el GRAF SPEE no podía entrar en acción para impedirlo.

Por consiguiente, el GRAF SPEE y el ALTMARK continuaron lentamente hacia el Sur.

Sin embargo, debe hacerse notar que durante seis semanas el paradero del barco fue totalmente desconocido para el Almirantazgo, o sea hasta cuatro semanas después de la declaración de guerra, cuando hundió el primer barco británico cerca de Pernambuco, el 30 de setiembre”.

No obstante, una vez el buque escapó apenas fue visto, cosa que nunca ha sido publicada. Ello ocurrió a principios de su recorrido y antes de estallar la guerra, cuando estaba entre Islandia y las islas Faroes, yendo a una velocidad normal de crucero de 15 nudos, en una tarde de neblina con muchos chubascos. Me contó el incidente el entonces oficial de guardia Teniente 1° Schiebusch, que sería también oficial de guardia durante la batalla del Río de la Plata. Según me escribió, repentinamente divisó un pesquero, a 70 grados a estribor en rumbo paralelo, a poco más de 3.000 metros de distancia. Inmediatamente viró a babor y se fue a toda velocidad, cosa que pudo lograr en seguida gracias a los motores Diesel del GRAF SPEE. A los pocos minutos el pesquero había desaparecido por la popa.



Será una lucha de vida o muerte, ésta en que nos encontramos. Hay depresión entre la tripulación. Esto no debe suceder. Por lo que a la noche, canto las viejas y románticas canciones marineras con los hombres, y esto los reanima.

*2 de setiembre.* Con un sol brillante sobre el cielo azul no hay pensamientos lúgubres... En la reunión diaria de oficiales, el capitán nos prohíbe que escuchemos las noticias inglesas. Nos informa que Italia permanecerá neutral. Esto es una desilusión para nosotros porque, debido a la propaganda del Eje, contábamos firmemente con su participación. ¿Qué hará Inglaterra?...

*3 de setiembre.* Hoy es domingo. En cubierta juegan; mi línea para pescar tiburones está tendida...

El Capitán nos acaba de dar la noticia de la declaración de guerra de Inglaterra. A ella sigue la de Francia, alrededor de las 5 de la tarde. El optimismo de ayer se ha desvanecido, ya que cada uno de nosotros está a solas con sus pensamientos, y nos estamos adaptando lentamente a una situación irremediable. No puedo convencerme que ahora estamos realmente en guerra, ni alcanzo a ver lo que será de nuestro futuro...

*4 de setiembre.* En Inglaterra, se ha reunido el Gabinete de Guerra. Han nombrado como Primer Lord del Almirantazgo, al mismo hombre de 1914, Winston Churchill. Esta medida le hace a uno temer una larga guerra económica... En Francia no han podido formar un gabinete de guerra: parece que hay menos voluntad de luchar. La propaganda inglesa recurre a las mismas estratagemas de la última guerra y declara que un submarino alemán ha hundido al barco de pasajeros ATHENIA. Por estos medios tratan de influir sobre la opinión de Norte América. Alemania niega rotundamente este hundimiento...

Ataque aéreo en Wilhelmshaven! No hubo daños. Más de la mitad de los aviones atacantes han sido derribados. Los aviones británicos violaron territorio neutral. Rusia pone a sus reservistas en pie de guerra. Están negociando para obtener un acuerdo amistoso respecto al conflicto ruso-japonés sobre Mongolia.

Hace un calor terrible y no puedo dormir. Ni siquiera mi cinturón de lana mitiga mis dolores de estómago, tan típicos de las regiones tropicales".

Sin embargo, el GRAF SPEE no iba a empezar operaciones bélicas, como el capitán y su tripulación habían esperado, pues el 5 de setiembre, el capitán Langsdorff recibió instrucciones, que constan en el relato del Almirantazgo británico titulado, "El GRAF SPEE en 1939, versión alemana", que ya hemos citado antes.

El 5 de setiembre el Comando Naval alemán emitió estas instrucciones:

"1) Por orden del Fuehrer no deben atacarse barcos de pasajeros, aún cuando vayan en convoy.

2) La actitud de Francia de "esperar a ver que sucede" y la inactividad británica de este momento, tornan inconvenientes las operaciones de los acorazados de bolsillo por ahora.

3) En razón de la suspensión de movimientos de los barcos mercantes enemigos y de que se sospecha existe una búsqueda organizada de los acorazados de bolsillo, se reduce la posibilidad del éxito de las operaciones de estos barcos.



4) La guerra comercial debe por consiguiente suspenderse y los acorazados de bolsillo deben alejarse de sus zonas de operaciones, hacia el mar Artico, el Atlántico Sur o el Océano Indico. Debe mantenerse silencio en cuanto a las transmisiones por radio”.

Para acatar estas instrucciones, el Capitán Langsdorff decidió marchar hacia el Atlántico Sur...

El 8 de setiembre el GRAF SPEE y el ALTMARK cruzaron el Ecuador por el punto medio entre Africa Occidental y Sud América, habiéndose realizado una pequeña ceremonia.

Con el estallido de la guerra, es conveniente destacar dos medidas tomadas por el Almirantazgo británico contra los barcos corsarios del Atlántico Sur. La primera fue en un sentido comparable a la partida del GRAF SPEE, desde Wilhelmshaven. Fue la partida que se produjo seis días después, desde la lejana Nueva Zelandia, del crucero liviano ACHILLES, en parte porque era gemelo del crucero liviano AJAX que estaba en la escuadra sudamericana del Comodoro Harwood, por lo que era muy adecuado para operar con este último en cualquier acción naval. La parte principal del viaje está dada en el libro de Dudley Pope, titulado “La Batalla del Río de la Plata”, que hemos citado en otra oportunidad.

“El gobierno de Nueva Zelandia había decidido retener sólo uno de sus dos cruceros, por lo que el ACHILLES fue elegido para ir. Su comandante el Capitán W. E. Parry, recibió instrucciones de partir a las 9 horas del 29 de agosto. A las 13.30 el ACHILLES largó amarras con destino secreto. Un oficial se deslizó a bordo mientras se soltaban los últimos cabos: era otro médico cirujano, el teniente Pittar. Había sido avisado solo una hora y media antes y sin vacilar había abandonado una clientela floreciente para servir en el ACHILLES.

En cuanto el crucero partió de Rangitoto sonó la sirena para llamar “todo el mundo a cubierta” y el capitán Parry, en pocas palabras anunció a su gente los planes del ACHILLES: iban hacia las Antillas vía canal de Panamá y deberían ponerse a las órdenes del comandante en jefe de la zona norteamericana y de las Antillas. Así fue como el ACHILLES se dirigió hacia Panamá, a 6.500 millas de distancia...

El 2 de setiembre, el nuevo Comandante en Jefe del que dependía el capitán Parry, o sea el de la zona donde se encontraba entonces el ACHILLES, ordenó al mismo que se dirigiera a Valparaíso...

A la noche siguiente se recibió una señal a bordo que consistía de dos palabras: “Alemania total”.

El capitán Parry escribió después: “Igual que en 1914, cuando estaba en el GRASS HOPPER en Malta, escuché esta noticia desde mi lecho. Por suerte, no me provocó una noche de insomnio. Creo que todos nos sentíamos bastante complacidos de tener que hacer una tarea aislada, lejos de flotas y escuadras. No hay duda de que es mucho más interesante para mí...”

A principios de octubre llegaron órdenes del Almirantazgo comunicándole que llevara al ACHILLES a través del estrecho de Magallanes hacia el Atlántico Sur, donde debía ponerse a las órdenes del Almirante Lyon. El crucero salió de Valparaíso el 13 de octubre, pasó por el estrecho de Magallanes el 19, llegando a Puerto Stanley, en las Malvinas el 22 de octubre.



Las islas son grandes e inhóspitas, formadas solamente por tierras fangosas atravesadas por ondulaciones rocosas. Las instrucciones de ruta describen el clima como "tormentoso, y con vientos continuos. En cualquier momento caen chaparrones, o se producen fuertes temporales".

El valor estratégico de las islas se demostró en la primera Guerra Mundial, a pesar de que aún en 1939 no habían sido transformadas en una base naval. No habían reservas de ninguna clase, a excepción de combustible, ni tampoco posibilidades de reparar averías. Muy a menudo los buques tenían que mantener sus calderas principales bajo presión, para estar listos ante el peligro de que garrearán las anclas. En realidad, estas islas tenían sólo el nombre de base, pero no lo eran.

Parry se encontraría con el comodoro Harwood cuatro días después (el 26 de octubre), dos días antes que el GRAF SPEE, en el punto más lejano del Atlántico Sur, en ruta al sur cerca de la isla de Tristán Da Cunha se alejara de su buque tanque, el ALTMARK para ir al Océano Indico por un mes, como se verá más adelante.

Pero la otra medida de precaución del Almirantazgo británico fue de clase muy diferente. Consistió en abrir un "Departamento Consular de Asesoría Marítima", en el Consulado Británico de Montevideo, donde se reunían todos los miembros designados a medida que llegaban no solamente de Gran Bretaña, sino de otras regiones de Sud América...

A continuación sigue lo que me escribió sobre el tema, el Capitán de Fragata H. D. Johnston, que era el Oficial de Inteligencia de ese Departamento:

"Inmediatamente antes de estallar la guerra, se abrió la oficina en el Consulado de la calle Buenos Aires, con Cassells y yo como oficiales directores y Morton (que provenía del Banco de Londres) como contador. Poco después, llegó el capitán Hammond del Paraguay, donde tenía una estancia y el capitán Domville de Chile. El 15 de setiembre de 1939, llegaron varios oficiales de Inglaterra y el departamento se organizó quedando integrado por nueve oficiales y personal de secretaría.

"El 1º de octubre nos mudamos al edificio de la Bolsa de Comercio, en el último piso, que era excelente en cuanto a seguridad y conveniencia, ya que poco después el Consulado trasladó sus nuevas oficinas al cuarto piso, que habían alquilado un tiempo antes y que estaba ubicado exactamente debajo nuestro.

Ud. recordará que se le dio una oficina a John Garland, en el quinto piso, como representante de Marconi y perito en radiocomunicaciones del Consulado". (Debió tener una actuación muy eficaz durante la estadía del GRAF SPEE en el puerto).

No pude evitar el hacer la comparación de esta organización admirable y su movilización tan efectiva con lo que encontrara en Montevideo en enero de 1915, en camino a Buenos Aires, cuando la Legación y el Consulado estaban en una casita reducida en la Plaza Zabala, en la ciudad vieja, y había sólo un Oficial de Inteligencia Naval! Esta economía se podía atribuir a una confianza total en el dominio británico de los mares, que había sido violentamente agitada por los sucesos de Coronel, pero justificada una vez más por la batalla de las Malvinas.



Yo sabía que en caso de guerra este puerto sería la base de la marina mercante británica en América del Sur y que todo el importante Departamento mencionado anteriormente sería establecido inmediatamente allí. Esto constituyó una de las razones principales que me hicieron hacer, siendo ministro británico, esfuerzos sistemáticos, durante los cinco años que antecedieron para asegurarme la buena voluntad del país hacia Gran Bretaña. De cualquier modo, estos esfuerzos fueron ampliamente justificados ya que la buena voluntad que pude despertar me permitió asegurar el único lugar adecuado y verdaderamente seguro para instalar ese Departamento. Pronto se vio claro que tal lugar estaría en el último piso del nuevo edificio de la Bolsa de Comercio ya mencionado, al cual iba a mudarse nuestro Consulado, que ya había alquilado el piso de abajo. Pero el caso era que el último piso ya había sido totalmente tomado por cinco firmas uruguayas diferentes y ya tres de ellas se habían instalado allí. Haciendo uso de una reiterada insistencia sobre ese espíritu de buena voluntad acumulado durante cinco años, pude lograr en un plazo de cuarenta y ocho horas, que las firmas en cuestión renunciaran a sus contratos y a ocupar los locales para dejar paso, en esa forma, al nuevo Departamento del Consulado que se instaló en seguida allí. No podía haber mejor prueba de la buena voluntad uruguaya que ésta que empresas comerciales brindaban, dispuestas a afrontar serios inconvenientes, por no decir pérdidas, para poder ayudar a la causa británica.

Y ahora, volvamos al GRAF SPEE. El informe del Almirantazgo nos dará cuenta de sus movimientos durante dos semanas, a partir del 10 de setiembre:

“El 10 de setiembre el GRAF SPEE y el ALTMARK llegaron al triángulo delimitado por 11° S.; 21° O. - 20° S.; 25° O. - 26° S.; 7° O., o sea, al oeste de Ascensión y Santa Elena y al este de la isla de Trinidad. El comandante del GRAF SPEE había escogido esa zona porque era poco frecuentada por barcos mercantes, no estaba patrullada por barcos de guerra y tenía un clima adecuado para que ambos buques pudieran llevar a cabo sus actividades de abastecimiento de combustible, vituallas y revisión de motores.

A pesar de lo que se había pensado sobre la situación de esta zona tan alejada, el avión del GRAF SPEE avistó a dos barcos de guerra (uno de los cuales fue declarado un **buque mercante** armado), a 8° 45' S. 24° 13' O. navegando en zig-zag. Primeramente **se temió** que el avión del GRAF SPEE hubiera sido visto, pero ello no se confirmó ni **tampoco** pudo deducirse de un estudio detenido de las radiocomunicaciones, que hizo la unidad monitora del GRAF SPEE, por el cual se hubiera descubierto la presencia del acorazado de bolsillo en el Atlántico Sur.

Durante los 14 días siguientes, el “GRAF SPEE y el ALTMARK navegaron por esa zona, haciendo maniobras con sus tripulaciones y equipos, deteniéndose de vez en cuando para poner a punto sus motores”.

El hecho de que se avistara un barco de guerra era tan inesperado en esa zona que constituía uno de esos “azares de guerra”. El 11 de setiembre, antes de cargar combustible del ALTMARK, el capitán Langsdorff envió a su avión “Arado” con su **piloto**, el Teniente 1º, Spiering como observador, para asegurarse que no habían



barcos enemigos en las cercanías, ya que el ser encontrado en esas circunstancias hubiera representado lo que el General Montgomery ha descrito refiriéndose a operaciones militares como "ser tomado desprevenido".

Spiering no vio nada hasta que se alejó 30 millas, desde cuya distancia avistó un gran crucero al noreste, navegando en su dirección. No se atrevió a informar al GRAF SPEE por radio, por lo que sin vacilar dio vuelta para retornar al barco y dar la alarma, aún cuando había notado que, aunque extraño, el crucero había tomado otro rumbo casi en seguida. Ahora sabemos que el crucero en cuestión era el CUMBERLAND que se dirigía hacia la escuadra del Comodoro Harwood y que su vuelta era porque estaba zigzagueando como precaución contra los submarinos. Desplazaba 10.000 toneladas y tenía ocho cañones de ocho pulgadas. Era pues un barco bastante formidable, de una velocidad de 31 nudos, muy superior a la del GRAF SPEE. Si hubiera avistado al GRAF SPEE y lo hubiera atacado (como con seguridad lo habría hecho) éste último no podría haber escapado en un día tan brillante y tropical. Muy posiblemente los mortíferos cañones del GRAF SPEE hubieran finalmente puesto fuera de combate al CUMBERLAND o lo hubieran hundido, pero éste sin duda habría causado daños considerables al GRAF SPEE, suficientes como para obligarle a abandonar su raid y retornar a Alemania. Además las señales transmitidas por la radio del CUMBERLAND al Almirantazgo, dando la posición de este acorazado de bolsillo que hasta entonces no había sido localizado hubieran atraído a otras poderosas unidades británicas hacia él. De modo que puede afirmarse que escaparon por muy poco.

Pero antes de proseguir, debemos examinar cuidadosamente las razones que tuvo Hitler para suspender las operaciones bélicas del GRAF SPEE. Winston Churchill nos da una excelente descripción de ello en su libro titulado "La Segunda Guerra Mundial". La razón principal fue que como Gran Bretaña y Francia habían recurrido tan continuamente a la política de apaciguamiento, él tenía el convencimiento de que ninguno de los dos países estaba dispuesto o era capaz de declarar una guerra.

Aquí los irónicos comentarios de Winston Churchill (de la página 95):

"Hitler había sido desagradablemente sorprendido por las declaraciones de Gran Bretaña y Francia del 3 de setiembre, pero creía firmemente que el espectáculo del rápido avasallamiento de Polonia haría comprender a las democracias decadentes que la época en que pudieron ejercer su influencia sobre el destino de Europa Oriental y Europa Central se había ido para siempre.

Se sentía muy seguro en ese momento, de los rusos, ya que las ansias de éstos habían sido colmadas con los territorios polacos y los estados del Báltico. En efecto, durante ese mes de octubre pudo mandar al barco mercante norteamericano que había apresado, el CITY OF FLINT al puerto soviético de Murmansk, con una tripulación alemana especialmente designada para el caso. En tales circunstancias, no tenía deseos de continuar una guerra con Francia y Gran Bretaña.



También tenía la certeza de que al gobierno de Su Majestad le agradaría aceptar la decisión que él había tomado sobre Polonia, y que una oferta de paz permitiría al Sr. Chamberlain y sus viejos colegas, (que habían dejado su honor a salvo con una declaración de guerra) salir del aprieto en que los habían puesto los elementos que se agitaban a favor de la guerra en el Parlamento. Nunca imaginó, ni por un instante, que el Sr. Chamberlain y que el resto del Imperio Británico y de la Comunidad de Naciones querían ahora destruirlo o perecer en el intento”.

La ironía de Winston Churchill se había convertido en sarcasmo y Hitler se dio cuenta de su error por lo que, abandonando sus mal fundadas esperanzas, el 26 de setiembre dio instrucciones para que el GRAF SPEE empezara operaciones bélicas. Fue el día de la caída de Varsovia.

*B) El primer hundimiento: el CLEMENT,  
cerca de Pernambuco; la captura del NEWTON BEECH;  
hundimiento del ASHLEA.*

El CLEMENT, frente a Pernambuco el 30 de setiembre: el nuevo plan del Almirantazgo contra los barcos corsarios. Hundimiento del NEWTON BEECH el 5 de octubre y del ASHLEA el 7 de octubre. Sus señales de peligro sin resultado. Método de acercamiento del GRAF SPEE. 3 de octubre: creación de una zona de seguridad a lo largo de las costas americanas decretada por las 21 repúblicas americanas en la Conferencia de Panamá, (setiembre 30 - octubre 10).

Al recibir estas instrucciones el capitán Langsdorff partió inmediatamente de su zona, situada en el medio del Atlántico Sur, un poco al sur del ecuador, entre Africa y Sud América.

Fue hacia el oeste por el sur, para acercarse a Pernambuco donde estaba seguro de encontrar mercantes británicos en la ruta usual que bordeaba la costa. Pronto encontró a un viejo carguero de unas 5.000 toneladas, el CLEMENT. Este primer encuentro está bien descrito en un libro que apareció unos meses después de la voladura del GRAF SPEE cuyo nombre es “La Batalla del Plata”, escrita por un oficial de marina en aquel entonces, el Comandante A. B. Campell, R. D. He aquí su vívido relato del hecho.

El 30 de setiembre de 1939, el Atlántico Sur era una lámina de vidrio y el cielo parecía una espaciosa bóveda acerada. El sol tropical bañaba las cubiertas del CLEMENT mientras se deslizaba lentamente a lo largo de la costa brasileña aguas afuera del puerto de Bahía. Era un vagabundo de los mares, un guapo veterano. Esta clase de barco sin verdaderos atractivos constituye un enlace vital para proveer de materia prima y alimentos a las ciudades grandes y pequeñas de Gran Bretaña. Las uñas de su ancla tal vez tuvieran todavía el limo del río Yangtse y sus costados mostraban raspaduras y arañazos recibidos al atracar en muelles de mucho movimiento de todas partes del



mundo. Era un barco de 5.000 toneladas, de propiedad de la Compañía Booth, comandado por el Capitán F. C. P. Harris. Marchaba a una velocidad de 15 nudos y era un típica patacho vagabundo de los mares...”

En un relato personal de los acontecimientos de aquella mañana plena de sucesos, el Capitán Harris escribió esto:

“Alrededor de las 11.10 de la mañana del 30 de setiembre, después de colocar el sol en el meridiano para verificar la latitud, abandoné el puente por unos minutos diciéndole al Tercer Oficial, que estaba de guardia que me llamara de inmediato si avisaba algo...”

Alrededor de diez minutos más tarde, el Tercer Oficial me llamó por el tubo para decirme que un buque de guerra se dirigía hacia nosotros aproximadamente a cuatro puntos de la proa.

Pensé que pudiera ser el AJAX, ya que había estado a bordo de la nave unas semanas antes en Pará, y la suponía en las cercanías. Salí al puente y miré con los largavistas, pero como estaba exactamente en nuestra línea no pude sacar ninguna conclusión respecto a la nave excepto que, a deducir por el enorme oleaje a proa, se nos estaba acercando a gran velocidad.

Le dije al Tercer Oficial que izara el pabellón y bajé a mi cabina unos minutos para cambiarme la chaqueta de mi uniforme blanco. Cuando volví al puente, el barco de guerra estaba a cuatro millas, y aún se acercaba a velocidad, pero tampoco pude sacar ninguna conclusión todavía. No podía ver su bandera ni sus banderines, pues no los tenía izados.

Pocos minutos después, un avión zumbó sobre nuestras cabezas. Esto no me preocupó mayormente, ya que sabía que el AJAX tenía uno. El Primer Oficial se acercó corriendo para preguntarme si debía mostrar el tablero con nuestro nombre, a lo que accedí. Luego el avión voló nuevamente sobre nosotros y regó el puente con balas de ametralladora. Detuve la marcha de inmediato. Se vio entonces que el avión tenía distintivos alemanes en las alas.

“¡Dios mío! dijo el Sr. Jones, el primer oficial, es un Jerry. ¿Doy la alarma, señor?”

“Sí, contesté”. Que todo el mundo suba a cubierta y ocupe su puestos en los botes.

El avión voló sobre nosotros tres o cuatro veces más, desparramando sus balas sobre cubierta y el puente, aunque el barco estaba parado. Las balas cayeron como granizo a mi alrededor en el puente y alrededor de los hombres en la cubierta de los botes. Aún hoy no puedo explicarme cómo alguno de nosotros no fue muerto entonces.

Ordené al telegrafista que lanzara un S. O. S. dando nuestra posición. Luego me informó que un barco brasileño ya había captado y contestado el mensaje.

Después de destruir todos los documentos y papeles confidenciales y de resolver todo lo necesario respecto al puente, bajé a la cubierta de los botes donde ví que todo se iba desarrollando en la forma prevista y que casi todos los botes estaban en el agua. El único herido, por lo que pude ver, era el Primer Oficial, que tenía sangre en la mano derecha y en el antebrazo, donde había sido alcanzado por dos balas.

El barco de guerra ya había avanzado media milla en nuestra dirección con sus cañones enfilados hacia nosotros y como ya dábamos por consumado el hecho de que con sus cañones pensaban hundir el CLEMENT lo antes posible y querían que dejáramos el barco, dí órdenes de abandonarlo.

Cuando todos estábamos en los botes se nos acercó un bote piquete y nos llevó a mí y al Ingeniero Jefe a bordo...



Al pasar por la popa de la nave, pude ver que se destacaban las letras de su origen, que decía ADMIRAL SCHEER, que naturalmente habían sido pintadas por encima con pintura gris. (Un toque maestro de simulación).

Cuando pasamos del bote piquete a bordo del buque de guerra, el Ingeniero Jefe y yo fuimos escoltados hasta el puente donde conocimos al Capitán, que nos hizo la venia en forma naval y nos dijo, después de estrecharme las manos: "Lo lamento, Capitán, pero tendré que hundir su barco. Es la guerra..."

Los cañones abrieron fuego para hundir el barco y el capitán Langsdorff envió un radiograma a los apostaderos de la costa brasileña pidiéndoles que tomaran medidas para recoger los botes del CLEMENT. Esto constituía un acto de humanidad característico en él, pero era comprensible que la firma del telegrama fuera "Admiral Scheer" para despistar al enemigo. De hecho, algunos de los botes fueron recogidos por un vapor brasileño y el resto llegó a la costa sin inconvenientes.

Y ahora, el lector podrá leer las impresiones que recogió el capitán británico durante su permanencia a bordo del GRAF SPEE, extraídas del mismo libro, mencionado anteriormente.

El comandante alemán impresionó al capitán Harris, como un marino de excelente condición, a quien disgustaban profundamente las actividades de depredación que estaba obligado a llevar a cabo.

"Yo no quiero lucha", le dijo una vez al capitán Harris, y Ud. tampoco lo desea, de modo que para qué sirve todo esto?

Era evidente el sentido del decoro innato en él. Conociendo los antecedentes de Langsdorff, es de dudar que éste autorizara, o tuviera conocimiento del ametrallamiento del "Clement" hecho por el artillero del avión de catapulta que fue el primero en localizar a su víctima, aún más cuando el caso fue que el capitán británico no intentó ninguna resistencia inútil.

El capitán Hans Langsdorff era un típico oficial de marina del viejo régimen imperial. Era un hombre de cuarenta y dos años de edad, joven aún para ser el capitán de uno de los acorazados de bolsillo alemanes. Había servido veintisiete años en la Armada y había sido cadete a bordo del GROSSER KURFURST en la primera guerra mundial, habiendo participado en la batalla de Jutlandia. La frase "hermandad del mar" no eran meras palabras para él, porque creía en esa fraternidad y cumplía fielmente con sus principios.

A los dos prisioneros británicos se les dio un tratamiento adecuado a su rango. En seguida tuvieron ocasión de apreciar que el acorazado de bolsillo era la esencia de la inventiva y eficacia científicas. No les estuvo permitido indagar ninguno de los secretos que eran el orgullo del barco, pero tuvieron amplia oportunidad de aquilatar sus características principales...

Los marinos mercantes británicos, mirando trabajar a la tripulación, quedaron asombrados de la extrema juventud de la mayoría de sus integrantes. La mayoría de la oficialidad estaba compuesta por hombres de experiencia y oficiales reservistas, pero la tripulación tenía un promedio de edad que oscilaba entre los dieciocho y veintitrés años. Parecían demasiado jóvenes para ese trabajo, pero fueron amables con los prisioneros...



Cinco horas después que el capitán Langsdorff hubo llevado al capitán británico y al ingeniero jefe de a bordo, se puso en contacto con un barco neutral que resultó ser de armadores griegos...

El capitán y el ingeniero jefe fueron trasbordados a esta nave, que se llamaba "Papalemos" y cuyo destino era San Vicente, adonde llegaron nueve días después. Fue entonces que pudieron dar al Almirantazgo, por intermedio del Cónsul británico, un informe preciso y fidedigno de lo acontecido.

Las primeras noticias del hundimiento del CLEMENT habían llegado al Almirantazgo el día siguiente, del domingo 1º de octubre, el cuarto domingo después del fatídico domingo de la declaración de guerra (el 3 de setiembre). Fue casi tan mala noticia para los británicos como fuera la de la batalla de Coronel, pues ello significaba que una poderosa nave atacando a los mercantes operaba libremente en una región surcada por muchos buques británicos que se dirigían hacia Gran Bretaña con cargamentos valiosos y muy necesarios.

Igual que Lord Fisher, quien como "Primer Sea Lord" del Almirantazgo (Comandante General de Marina) apoyado por Winston Churchill como "Primer Lord" (Ministro de Marina) había reaccionado inmediatamente en noviembre de 1914 planeando el envío de dos modernos cruceros de batalla que pudieron aniquilar la escuadra de cruceros armados de GRAF SPEE, ahora Sir Dudley Pound, actual Primer Sea Lord otra vez apoyado por Churchill, quien era una vez más jefe de gobierno, inmediatamente planeó destruir a este corsario. Para ello requería medidas de mayor amplitud que las usadas para atrapar la escuadra de von Spee, movida por calderas de carbón y por lo tanto restringida en su acción por su aprovisionamiento de este combustible.

El 4 de octubre, en una reunión de jefes realizada en el Almirantazgo Sir Dudley Pound anunció un plan totalmente nuevo contra los corsarios, según el cual organizó no menos de nueve de los llamados grupos de caza, que consistían principalmente en unidades británicas, pero que también integraban ciertas unidades francesas de gran poderío, para que barrieran todas las zonas del Océano donde el corsario pudiera aparecer.

Al día siguiente el Almirantazgo envió un telegrama a todos los directamente interesados, transcripto por Dudley Pope en su libro: "La Batalla del Río de la Plata", que equivale a la historia oficial de las incursiones del corsario y de la Batalla.

Algunos de los últimos párrafos de este telegrama han sido omitidos en el texto que sigue a continuación, por considerarlos de menor interés.

Al Comandante en Jefe del Almirantazgo, Atlántico Sur, etc. Procedencia: Almirantazgo.



1. La táctica a seguir contra los corsarios alemanes en las rutas comerciales es la siguiente:

2. La información actual indica que el corsario cerca del Brasil puede ser cualquiera de los acorazados de bolsillo de la clase Hipper. Deben esperarse más corsarios de guerra, también mercantes corsarios armados. Las actividades del enemigo pueden extenderse pronto hasta el Atlántico Norte y el Océano Indico.

3. Es necesario mantener el ritmo comercial y aceptar las pérdidas consiguientes como inevitables. Un sistema de convoy completo en el Atlántico Sur y el Océano Indico traería aparejadas demoras inaceptables si se proporcionaran escoltas. Los convoyes a Halifax y Freetown continuarán. Los convoyes a Kingston (Jamaica) cesarán y el comercio desde el Caribe a Panamá será dirigido por la ruta de la costa de Norte América para unirse a los convoyes de Halifax.

Nota de Dudley Pope: Los representantes de veintiuna repúblicas americanas se habían reunido en Panamá dos días antes y habían decidido declarar Zona de Seguridad Americana la comprendida entre 300 y 600 millas de la costa. Dentro de esta zona no debían haber "operaciones bélicas". La zona sería patrullada por barcos de guerra de la armada de Estados Unidos. A pesar de que esto se llevaría a cabo con el acuerdo de los beligerantes, de hecho, ellos lo descartaron.

4. Los grupos de caza se constituirán en esta forma:

<i>Fuerza</i>	<i>Composición</i>	<i>Zona</i>
F.	BERWICK, YORK	Norte América y Antillas
G.	CUMBERLAND, EXETER	Costa Oriental de Sud América
H.	SUSSEX, SHROPSHIRE	Cabo de Buena Esperanza
I.	CORNWALL, DORSETSHIRE y EAGLE	Ceilán
K.	RÊNOWN, ARK ROYAL y un crucero (con cañones de de 6 pulgadas) a designarse por el Comandante en Jefe del Atlántico Sur.	Pernambuco - Freetown
L.	DUNKERQUE, tres cruceros y el BEARN.	Brest (noroeste de Francia)
M.	Dos cruceros con cañones de 8 pulgadas.	Dakar
N.	STRASBOURG, HERMES	Antillas

5. Durante la caza de corsarios es esencial mantener silencio por radio, excepto cuando se sabe que se han dispersado los grupos de caza...

7. El poderío de cada grupo es suficiente para destruir cualquier nave acorazada del tipo DEUTSCHLAND o cualquier crucero acorazado del tipo HIPPER.



*Nota de Dudley Pope:* "El Almirantazgo creía lo que aseguraba Alemania de que los acorazados de bolsillo estaban dentro de los límites de 10.000 toneladas que el tratado especificaba. En realidad los barcos eran más grandes, lo que nos llevó a subestimar su poderío, ya que nosotros suponíamos (con certeza) que era imposible hacer caber pesados cañones de 11 pulgadas, además de una gran cantidad de municiones, motores poderosos y un fuerte blindaje en un barco de 10.000 toneladas, que sólo tenía 1.500 toneladas más que el crucero EXETER.

8. Debe también recordarse que los corsarios dependen en forma total de su movilidad, ya que están tan alejados de lugares donde poder hacer reparaciones.

De ahí que una fuerza menor, si no puede efectuar una destrucción inmediata, puede, en un ataque decidido, ser capaz de averiar a un oponente en forma tal que asegure, con certeza, la localización y destrucción del mismo por otras fuerzas... [esto es exactamente lo que hizo el Comodoro Harwood cuando encontró al GRAF SPEE].

10. La localización de barcos de abastecimiento enemigos es factor importante para poder rodear a los corsarios. Parece más probable que éstos se encuentren con sus barcos de abastecimiento en alta mar, y no que intenten anclar fuera de ruta, en costas donde no hay tráfico. Deben tomarse precauciones al examinar tales barcos de abastecimiento, ya que pueden tener submarinos muy cerca..."

Dudley Pope continúa hasta destacar que el efecto que tuvo en el resto de la Armada la formación de estos ocho nuevos grupos de caza (aparte de la División Sudamericana del Comodoro Harwood) fué "muy importante y repercutió en el mundo entero".

La Fuerza F. estaba formada por barcos de Halifax, y Nueva Escocia; la Fuerza H., provenía del Mediterráneo; la Fuerza I., era de la China; la Fuerza K. de la Flota Inglesa, y el HERMES, de la Fuerza N. era de Plymouth...

El costo total suponía retirar un crucero de batalla, dos portaaviones y tres cruceros, de aguas inglesas; y un acorazado, dos cruceros y un portaaviones del Mediterráneo.

Ahora que hemos visto el efecto causado en el Almirantazgo de Londres por la noticia del Hundimiento del CLEMENT, (la primera víctima del GRAF SPEE) volveremos a la continuación de las incursiones del GRAF SPEE. El capitán Langsdorff había revelado, con toda intención, su presencia cerca de Pernambuco con ese hundimiento, pero naturalmente quería alejarse rápidamente de esa zona, de modo que puso rumbo al este, a 22 nudos, que era su velocidad habitual cuando cambiaba de zona de operaciones. Ello requería seis de los ocho motores Diesel de 7.000 caballos. Los ocho motores desarrollando en conjunto una fuerza de 56.000 caballos le daban al GRAF SPEE una velocidad nominal máxima de 26 nudos. La nueva zona de operaciones estaba al norte de Santa Elena, entre la isla Ascensión y la costa africana. Estaba, en realidad, convenientemente situada fuera de la zona de seguridad que ya hemos visto sería establecida por las Repúblicas Americanas en la Conferencia de Panamá, por resolución dictada el 3 de octubre.



Churchill explicó ya sus ventajas e inconvenientes. El Comandante Rasenack las resumió diciendo que:

“aunque humillante para Gran Bretaña, es de momento muy útil para ella ya que protege el intercambio neutral de mercaderías de contrabando y le permite fletar sus mercantes con menos protección. En esa forma, también se reduce nuestro radio de acción”.

En la nueva zona de operaciones, Langsdorff tuvo la suerte, en cuatro semanas, de capturar o hundir cuatro mercantes británicos sin que se descubriera su paradero, como se explicará.

Los tres primeros fueron encontrados más adelante casi uno después de otro, a saber:

“El 5 de octubre, el NEWTON BEECH, un carguero viejo y sucio con 4.600 toneladas de maíz. Fue capturado y retenido un tiempo, como “barco de servicio” pero su escasa velocidad de 9 nudos constituía una desventaja, por lo que se le hundió el 9 de octubre.

El 7 de octubre, el ASHLEA de 4.200 toneladas con un cargamento de azúcar crudo avaluado en £ 200.000, que transportaba de Ciudad del Cabo a Inglaterra. A diferencia del NEWTON BEECH, este barco estaba en excelente estado, cosa que podía esperarse del Capitán Charles Pottinger, que haría una carrera destacada, como oficial de reserva de la Armada, durante el resto de la guerra.

Un poco más adelante sabremos la impresión que causaron él y su barco al Comandante Rasenack.

### *C) Captura del HUNTSMAN y hundimiento del TREVANION.*

El 9 de octubre, el HUNTSMAN, un barco mucho más grande, (de 8.300 toneladas) en viaje de Calcuta a Londres y que había llegado a Suez, cuando por una ironía del destino el Almirantazgo le ordenó cambiar de ruta y pasar por el Cabo de Buena Esperanza! El cargamento era de té, en cantidad suficiente para satisfacer el consumo de Inglaterra durante 45 días. El Capitán A. H. Brown tenía una tripulación de diez y seis blancos y sesenta y siete hindúes.

Se puso a bordo una dotación de presa especial y se le obligó a navegar solo en dirección al noroeste, pero al cuarto día, el 16 de octubre, se encontró nuevamente con el GRAF SPEE, que esta vez iba acompañado del ALTMARK. (Ver el boceto en acuarela de este encuentro, hecho por uno de los oficiales alemanes a bordo del HUNTSMAN, que fue posteriormente el Teniente Ulpst. Lo que sucedió entonces será relatado más adelante).

Unos diez días después, el 18 de octubre, el GRAF SPEE encontró el cuarto barco, el TREVANION, descripción de lo cual se podrá leer más adelante.



Cómo fue que los llamados de alarma lanzados por estos barcos que deberían haber dado la posición del GRAF SPEE fallaron en su propósito? Fue debido, en gran parte, al procedimiento adoptado por el Capitán Langsdorff en todos los casos. Es decir que el GRAF SPEE siempre se acercaba a su víctima en forma subrepticia, de modo que apenas se le veía, a excepción de su torre de control delantera, que era similar a la de dos barcos de guerra franceses muy conocidos en aquella época, el STRASBOURG y el DUNKERQUE. Sabiendo esto, el capitán Langsdorff izaba la bandera de Francia. Los cuatro capitanes ingleses fueron engañados y uno de ellos (el capitán Edwards del TREVANION) telegrafió al GRAF SPEE el nombre de su barco, creyendo que era una ayuda. No se percató que era corsario enemigo hasta que, estando a menos de una milla, el barco viró en redondo izó la enseña svástica y le mandó un radio: "No trasmitan nada. De lo contrario haremos fuego". Era algo parecido a lo que haría un gangster empuñando un arma y diciendo "Manos arriba o disparo". En tres ocasiones los capitanes y telegrafistas demostraron un valor considerable, ya que lograron no obstante (bajo el fuego) lanzar la señal de alarma RRR que significaba atacado por un "Raider" de superficie, dando así su posición.

Sin embargo, los mensajes de estos tres barcos no habían podido llegar por diversas razones. En el primer caso (el NEWTON BEECH) el trasmisor que trabajaba con un acumulador era poco potente.

El Comandante Rasenack explicará cómo esto sucedió. Sin embargo, el mensaje fue captado por un mercante que casualmente estaba cerca y había pasado al crucero pesado CUMBERLAND (que ya hemos visto iba camino a la escuadra de Harwood), pero no fue repetido por éste para no romper el silencio impuesto a la radio, confiando en que el mensaje sería captado por otros barcos, lo que no sucedió.

En el segundo caso, (el ASHLEA) como el GRAF SPEE estaba muy cerca, la tripulación de abordaje se pasó al barco con gran rapidez y llegó hasta la cabina del telegrafista en el justo momento en que el mensaje se iba a transmitir. Sin embarco, el capitán Pottinger tuvo tiempo de destruir los documentos secretos.

En el tercer caso (el HUNTSMAN) el fracaso de la transmisión del mensaje se debió al hecho de que se envió en un tiempo en que, en los barcos que tenían un solo telegrafista, el operador no estaba en su puesto, ya que había un acuerdo que en esos barcos, éste debía estar en el trasmisor poco antes y poco después de la hora. De modo que si se enviaba un mensaje de alarma, digamos 20 minutos después de la hora, y el barco era hundido 20 minutos antes de la hora, la señal no era escuchada!

El cuarto caso (el TREVANION) está mejor explicado por Dudley Pope, que cita una carta del Capitán.

"El GRAF SPEE se acercó por la proa, como de costumbre, y cuando estaba sólo a menos de un kilómetro, viró e izó la bandera con la señal: "Paren, les enviamos un bote", y luego: "no trasmitan o abriremos fuego".



El vapor era el TREVANION, de 5.200 toneladas, que iba en viaje a Inglaterra desde Port Pirie, con una tripulación de 33 hombres y una carga de 8.000 toneladas de productos químicos, y el capitán, el Sr. Edwards, reaccionó de inmediato. Se ordenó al telegrafista N. C. Martinson que lanzara la señal RRR. Esta fue captada inmediatamente por los monitores del GRAF SPEE que informaron en seguida al puente. Langsdorff ordenó que ametrallaran el puente del TREVANION y la cubierta superior.

El capitán Edwards escribió más tarde: Estaban a 100 yardas en ese momento, y la metralla pasó por todo el puente y arrasaron todo lo que había. Yo estaba en el puente superior y llamé a los hombres a cubierta. Luego el telegrafista cesó el mensaje y por eso el GRAF SPEE paró el fuego.

Bajé corriendo a la cabina del telegrafista y le pregunté si había podido transmitir todo el mensaje, a lo que me contestó: "No, solamente la mitad". Luego dije que me quedaría parado allí hasta que él enviara el mensaje completo y le rogué que no se pusiera nervioso por la situación. Entonces continuó con el mensaje hasta terminarlo completamente.

Inmediatamente el buque de guerra empezó a ametrallar a nuestro barco nuevamente y realmente destrozaron bastante el puente. Disparaban proyectiles luminosos, y uno o dos alcanzaron la mesa y al operador, que cayó hacia atrás como yo. El telegrafista me informó que tenía la seguridad de que había enviado el mensaje correctamente..."

Desgraciadamente, el Cuaderno de Bitácora del GRAF SPEE (cuyo operador había oído el mensaje) informa que la posición que se dio no era la verdadera, por lo que la búsqueda organizada desde Freetown resultó infructuosa.

A esta altura es interesante citar otros de los pasajes relacionados con estos sucesos. Primeramente lo relativo al ASHLEA: el lector sabrá ahora lo que dice el Comandante Rasenack en su diario. (De la página 106):

*Octubre 7.* "A las 8:30, durante mi guardia, anunciaron una nueva estela de humo en el horizonte. Nos dirigimos hacia ella a toda velocidad. TRIPULACION DE ABORDAJE LISTA! CIERREN LAS COMPUERTAS! TODA LA TRIPULACION A SUS PUESTOS!... Qué suerte, otro Tommy! (apodo que los alemanes habían dado a los ingleses) "Parece tan grande como el ALTMARK, por lo menos". Este comentario me viene desde arriba pero lo oigo con escepticismo, luego se achica y finalmente no es más grande que la última presa. Esta vez es un buque de carga, el ASHLEA de 4.222 toneladas con un cargamento de 7.300 toneladas de azúcar crudo, en viaje de Cape Town a Inglaterra. El cargamento vale alrededor de £ 200.000. Lo hemos tomado totalmente de sorpresa. Al igual que el capitán del NEWTON BEECH, este capitán también pensó que éramos un barco francés y sólo se percató de su error cuando se bajó el bote de la tripulación de abordaje y mostramos la señal de "Deténganse y no transmitan nada". A pesar de ello, el capitán se arregla para llevar sus documentos hasta la sala de máquinas para quemarlos, aprovechándose de una pequeña estratagema para ganar tiempo. Cuando nuestra tripulación de abordaje se acercaba por un costado del buque, él bajó la escalera de cuerda por un lado y la subió nuevamente, para llevarla de barlovento. A pesar de todo, no tuvo tiempo de telegrafiar nada. Con extraordinaria rapidez, nuestros hombres ocupan sus puestos en cubierta y, en la cabina de transmisiones, el telegrafista asustado por los revólveres que le apuntan, levanta las manos. Llegaron justo en el momento en que iba a transmitir un mensaje revelando todo. Así una conquista más y seguimos nuestro camino de incógnito.



Este barco, muy diferente del NEWTON BEECH, (que como todos los patachos era un barco sucio), causaba una impresión excelente. Los oficiales usan uniforme blanco, el capitán es un verdadero caballero y nos contesta con cortesía. En el salón comedor hay desayuno servido en la mesa: tocino con huevos. Confiscamos el Conocimiento de Embarque y otros documentos. También una información importante sobre las rutas de navegación inglesas y un detalle del procedimiento a seguir en casos como el presente.

Después de una cuidadosa revisión del barco, nuestro capitán da órdenes para que se le hunda... Durante los preparativos, nos llevamos varios botes llenos de azúcar y de papas...

Aconsejamos al Capitán que llevara ropas de abrigo, y el inglés sonrió, sorprendido ante esta previsión. Al despedirse de los oficiales alemanes, les agradece su cortesía, diciéndolo finalmente: "Espero que volvamos a encontrarnos, pero en mejores circunstancias..."

Nuestro cuerpo de abordaje ha completado su misión; las bombas están listas y el reloj de tiempo en marcha. Inmediatamente después de la explosión, el ASHLEA se hunde.

Los deseos del Capitán se cumplieron, pues durante el resto de la guerra, y como Oficial de la Reserva Naval, entraría en acción contra los alemanes, principalmente en el Mediterráneo, y desde el punto de vista británico, "en mejores circunstancias".

Al llegar a esta altura de la historia, vale la pena relatar tres acontecimientos, citando las propias palabras de aquellos que estuvieron presentes.

El Comandante Rasenack escribió en su diario lo siguiente:

"A las 8.10, el NEWTON BEECH, echando humo, acompaña al barco de guerra a una velocidad de 9.2 nudos (su máxima velocidad). Sobre el puente, y vigilado por uno de nuestros oficiales de abordaje, el oficial inglés hace la guardia... Por la noche marchamos hacia el Este en compañía del NEWTON BEECH.

*6 de Octubre.* Las instrucciones a los barcos británicos que pudimos captar eran las siguientes: cuando uno de ellos encontraba a un buque de guerra enemigo, tenía orden de transmitir sus señales repetidas veces, en esta forma: si se trataba de una embarcación de superficie, se repetía tres veces la señal R-R-R: RAIDER. Si se trataba de un submarino, S-S-S: SUBMARINE, tres veces. En el caso de un avión, A-A-A: AIR-CRAFT, también tres veces. Luego de transmitir posición, nombre, armamento y tipo del barco enemigo, las estaciones inglesas de radio y los barcos que recibían el mensaje, lo repetían, y los barcos de guerra contestábanlo en código, comenzando con las letras CT. Esta información nos será muy útil. Con sólo escuchar sabremos si la señal de peligro ha sido captada y si hay algún barco de guerra por las inmediaciones.

Parece que la señal de peligro del NEWTON BEECH no había sido captada. El barco había silenciado su motor eléctrico para ahorrar combustible y el transmisor, al trabajar con acumulador, transmitía las señales con escasa fuerza. A pesar de esta captura, el GRAF SPEE mantiene su incógnita. Un excelente principio".



Muy cierto; pero podría haber sido un pésimo principio, pues tres días más tarde el barco abastecedor del GRAF SPEE, el ALTMARK, vitalmente requerido por el buque corsario, ahora al comienzo de su viaje, fue avistado por un avión británico. El historiador oficial, Capitán S. W. Roskill, narra lo ocurrido en su libro "La Guerra en el Mar, 1939-45", en estos términos:

"La oportunidad de destruir al barco abastecedor frustróse cuando, el 9 de octubre un avión del ARK ROYAL, que dirigíase a Freetown, descubrió a un barco estacionado al Oeste de la Isla del Cabo Verde. Aparentaba ser el barco americano DELMAR, y al no estar acompañado por ningún destructor, el Vicealmirante Wells (Vicealmirante de Portaaviones), decidió no investigar de cerca. Más tarde se supo que en esa fecha, el DELMAR hallábase en New Orleans. El ALTMARK escapóse por un milagro".

Habiendo mencionado por casualidad este incidente en una carta que dirigiera a nuestro Agregado Naval en Buenos Aires (el mismo que se pusiera en contacto con el Comandante Rasenack en mi nombre), contóme éste que en ese tiempo se encontraba en el ARK ROYAL.

"Recuerdo, dice, el día en que uno de los aviones del ARK ROYAL, —¡yo no iba en él!— divisara al ALTMARK (transformado en el DELMAR). Recuerdo también el interrogatorio a que fuera sometida la tripulación a su regreso, por el que era Capitán del ARK ROYAL, Arthur J. Power, ahora Almirante de la Flota.

Efectuóse un segundo reconocimiento para volver a localizar al barco, pero por desgracia estaba anocheciendo, lo perdimos de vista. Cuando lo divisamos por vez primera, encontrábase estacionado, y a su tripulación veíasela asolearse y pescar sobre un costado del barco. Cuán diferente habría sido la historia si hubiéramos descubierto su verdadera identidad esa primera vez. Pero qué primitivo era el equipo y qué inexpertos los aviadores en aquellos días".

Dejo este comentario al Capitán Roskill que, el 30 de junio de 1939 contestaba:

"Me interesó mucho leer las memorias de Vincent-Jones sobre ese episodio cuando el ARK ROYAL divisa al ALTMARK, y más aún porque el Almirante Wells, que en ese entonces enarbolaba su bandera en el ARK ROYAL, escribióme protestando por el relato que yo publicara en "La Guerra en el Mar". Declaró que no habían pruebas del simulacro del ALTMARK; pero yo había reconstruido sus movimientos, y estoy muy seguro de que se trataba de él".

Por otra parte, es importante hacer notar que no se hace referencia alguna a este incidente, ni en el Cuaderno de Bitácora del GRAF SPEE ni en el sumario de Bitácora del ALTMARK, redactado por el Capitán Dau luego de su regreso a Alemania. En el cuaderno, el Capitán Dau incluye una opinión suya; de que un submarino, con una tripulación de cuarenta hombres, podría haber realizado el trabajo del GRAF SPEE.



Volviendo al diario del Comandante Rasenack, éste nos dice cuán efectivo resultara el camuflaje del GRAF SPEE, demasiado efectivo, ya que escribe lo siguiente:

*14 de Octubre.* "A las 8.24 horas, divisamos al ALTMARK. Con sorpresa lo vemos virar, envolverse en humo y tratar de huir. ¿Es que no nos reconocieron? Por medio de señales con reflectores nos hacemos conocer. Más tarde nos enteramos de que nos habían confundido con un buque de guerra británico. Nuestro nuevo camuflaje de cubierta ha resultado excelente. Parece que la tripulación del ALTMARK ya se hallaba de pie junto a los botes y el Capitán listo para hundir el barco. ¡Cómo podían saber que teníamos tan buenos artistas pintores...!

*16 de Octubre.* Hoy, a la hora 6.40 divisamos al HUNTSMAN. Este, nuevamente, es un gran día para los oficiales administrativos y para el jefe de abastecimiento. Sacamos de este barco británico, gran cantidad de cajas de té de Ceylán, un surtido como para varios años, zapatos blancos, cascos para el sol, cueros, alfombras y muchas cosas más. Continuamos extrayendo tesoros de sus bodegas. Nos traen en botes del ALTMARK, unas 80 toneladas de mercadería. Un verdadero record en el mar.

Habría que explicar que el HUNTSMAN hallábase amarrado a un lado del ALTMARK, a bordo del cual transportáronse muchas vituallas. Lleváronse algunas de éstas, junto con otras de procedencia alemana, del ALTMARK al GRAF SPEE. La mayor utilidad que prestara el HUNTSMAN había terminado, tanto en materia de provisiones como en lo relativo a sus oficiales y a su tripulación. Estos, ahora prisioneros, transbordáronse al ALTMARK.

El HUNTSMAN fue hundido.

Y ahora el Capitán Brown, trasbordado al ALTMARK nos relatará a su vez las condiciones de a bordo. El ALTMARK era comandado por el Capitán Dau, hombre de carácter autoritario pero excelente marino. Sigue pues otra descripción por parte de un testigo presencial. (Del libro "La Batalla del Plata" del Comandante A. B. Campbell, R. D. que ya citáramos).

Tan pronto el ALTMARK púsose en marcha, el Capitán Brown fue conducido a presencia del Comandante...

Se enfrentó al Capitán J. S. Dau, quien, aunque le trataba con tolerable urbanidad, le hizo sentir que allí era un prisionero. Su edad mediaba entre los sesenta y setenta años. Oficial retirado, habíasele llamado nuevamente a filas al declararse la guerra.

Había servido durante la Gran Guerra y, según sus propias declaraciones, había sido hecho prisionero de los ingleses. Esto quedóle grabado en la mente aún cuando nunca fuera sometido a condiciones como las que él impusiera a sus prisioneros en el ALTMARK.

No hay duda de que Dau fue un buen marino, de lo contrario nunca hubiera llevado a su barco a tales pruebas e inconveniencias, cruzando y volviendo a cruzar, sin que se le descubriese, las zonas por las que navegaban las patrullas británicas, y manteniéndose en contacto con el GRAF SPEE sin sufrir accidentes...



Aclaróle al Capitán Brown que las comodidades en el ALTMARK no le permitían hacer, en caso alguno, concesiones especiales a los oficiales. Luego volviéndose a uno de sus oficiales, le dio instrucciones para que llevara al Capitán Brown y a su tripulación a sus respectivos calabozos.

Al llegar al entrepuente, Brown fue conducido a un espacio oscuro y mal iluminado, que resultó ser un compartimento para municiones. A su tripulación lleváronla más abajo, a un lugar similar. El Capitán Brown comprobó de inmediato que la ventilación era insuficiente, y que se olía por doquier el inevitable vaho y tizne del petróleo. Supuso que sus hombres tendrían que dormir sobre la plancha acerada del puente, y se le hizo entender que tendrían que arreglar sus propios medios sanitarios.

En cierta ocasión el Capitán Dau descargó una diatriba sobre los ingleses que hacían la guerra a Alemania para esclavizar a los alemanes, y agregó que los prisioneros serían retenidos en cautiverio hasta que Alemania conquistara las colonias a las que tenía derecho. Aunque hizo llamar una vez a popa a sus cautivos para decirles que cualquier pedido formulado por los prisioneros ingleses, fueran éstos blancos o negros (aquí incluía a los Láscaros), sería rechazado, tenía también sus buenos momentos. Aclaró que en caso de indisposición, los prisioneros recibirían la misma atención que la que recibía su tripulación; y al respecto hay unánime evidencia de la generosidad y del sentido de humanidad del viejo médico de a bordo, quien trató de que los prisioneros británicos, soportaran lo mejor posible, las condiciones en las que se hallaban, sin que por ello olvidara la lealtad que debía a su capitán.

Dau y su tripulación muy a menudo se hallaron ellos mismos en dificultades, especialmente con respecto al agua, ya que había una falla en la planta condensadora del ALTMARK. Dau fue un tirano, pero deben reconocer las dificultades con que seguramente trabajaba en el mal equipado ALTMARK. Su barco era el chacal, a las órdenes del león GRAF SPEE.

El Comandante Diggins escribióme diciendo que se alegraba de que el Capitán Brown reconociera las dificultades bajo las cuales trabajara el Capitán Dau, ya que él mismo, como prisionero de guerra durante cuatro años había experimentado frecuentemente esa tensión inevitable que nace entre prisioneros y guardianes, y la necesidad de éstos últimos de imponer estricta disciplina.

Tales casos se dan en barcos que llevan 200 prisioneros, una tripulación relativamente pequeña y pocos guardias de la Infantería de Marina. Diggins supo que los prisioneros habían desobedecido obstinadamente en varias ocasiones las órdenes de no hacer uso de fósforos, precaución ésta sumamente necesaria en un barco tanque.

Con respecto a la comida, el Capitán Langsdorff había dado órdenes de que los prisioneros recibieran la misma que su tripulación (excepto la ración extra destinada sólo para las tropas combatientes); éstos recibían, pues, más alimentos que la población civil en Alemania, bajo el racionamiento de guerra.

Terminada esta digresión respecto a las condiciones a bordo del ALTMARK volveremos al diario vívido e informativo del Comandante Rasenack referente a esos días.

Bajo fecha 17 de Octubre en que se hundió el HUNTSMAN escribe lo siguiente:



"Nuestros telegrafistas han logrado descifrar el secreto del código inglés. Encontramos este código entre los documentos capturados... y ahora podremos descifrar los mensajes telegráficos entre el Almirantazgo británico y sus barcos mercantes".

Un mensaje del Alto Comando Alemán, el 23 de Octubre dejaba a criterio del Capitán Langsdorff, la decisión de proseguir hacia el Océano Indico, si creía que el enemigo había concentrado demasiadas fuerzas en el Atlántico Sur.

Llegado a este punto, conviene volver al Oeste del Atlántico Sur, donde patrullaba la escuadra del Comodoro Harwood, que fuera reforzada tres días más tarde, el 26 de octubre, con el ACHILLES, que venía desde Nueva Zelandia, pasando por Valparaíso y Magallanes y encontrándose con el EXETER, todavía el barco insignia del Comodoro Harwood. El Capitán Parry lo visitó a bordo en esa ocasión. Dos días más tarde, el Comodoro transfería su bandera al AJAX, ya que el EXETER debía dirigirse a las Malvinas para auto reparaciones. Permanecería allí pasado el 8 de diciembre, aniversario de la Batalla de las Malvinas, por si el enemigo escogía esa fecha para atacar a las Islas nuevamente en un golpe de revancha. Sabemos ahora que los alemanes no albergaron tal propósito.

#### *D) Desviación hacia el Océano Indico: El hundimiento del AFRICA SHELL del Capitán Dove.*

Antes de referirme a esta desviación, debo mencionar que fue primeramente necesario para el GRAF SPEE concertar otra reunión con el ALTMARK para trasbordar a los prisioneros del TREVANION. El lugar de la cita fue al Este de la famosa isla de Tristán da Cunha, que se encuentra a medio camino entre Capetown y el Río de la Plata, y a una latitud aproximada de 35° S. Fue muy cerca de este mismo punto que el GRAF SPEE encontraría al ALTMARK a su vuelta del Océano Indico casi un mes más tarde.

El comienzo del viaje del GRAF SPEE, dando la vuelta del Cabo hacia este océano, está bien descrito por el Comandante Rasenack, en los siguientes términos:

*28 de Octubre.* Encontramos al ALTMARK por la mañana... nos abastecemos y le entregamos nuestros prisioneros. Por la tarde nuestro Consejo de Guerra se reúne y nuestro Capitán decide seguir rumbo al Océano Indico, hacia el sudoeste, luego de concertar otros puntos de reunión con el ALTMARK.

*30 de Octubre.* El tiempo en estos momentos es excepcionalmente hermoso para estas latitudes. El mar está en calma, brilla el sol y la temperatura es agradable. La vida en un sanatorio no puede ser tan agradable como la que disfrutamos durante nuestros ejercicios físicos sobre la cubierta... Nos encontramos físicamente mejor y ya no hay más enfermos.

Luego de practicar los ejercicios de combate, nos ordenan ir a popa. El capitán nos informa que se ha premiado a la tripulación del GRAF SPEE, por sus éxitos, con cien Cruces de Hierro, y agrega que este tributo es para todos los hombres de a bordo, desde que todos merecen esa condecoración, pero como sólo unos pocos podrán llevarla, éstos la lucirán en nombre de aquellos que no la reciban... Nuestro Capitán nos in-



forma asimismo, que en enero trataríamos de volver a nuestra patria... Es de mucha importancia que nuestro Capitán se dirija a la tripulación de tanto en tanto. De este modo se contestan preguntas y se evitan teorías innecesarias.

Por la tarde hay función de cine y vemos "Ninón", film basado en la época de Luis XIV, con poca moral y mucho amor.

*4 de Noviembre.* Por la tarde cruzamos la ruta naviera desde el Cabo hasta Australia meridional, pero hay demasiada marejada para efectuar la captura de un barco en caso de encontrarlo, de modo que nuestro Capitán propone ir hacia el Sur de Madagascar, esperando hallar mejor tiempo.

Esta noche nuestro Capitán vino al cuarto de los oficiales. Sentóse a un extremo del sofá fumando una de sus pipas. Excepto en las noches en las que hay función de cine, es raro que nos honre con su presencia. Tengo la impresión de que no desea ser el centro de la reunión, ni de que sus palabras lleguen a pesarse en el platillo de la balanza. Esto, desgraciadamente, es inevitable cuando se trata de un Capitán.

Los oficiales van rodeándole gradualmente, pero el Capitán continúa fumando su pipa, sin dirigirles la palabra, y luego, repentinamente, habla a uno de ellos y esboza su plan. Primero aparecer en el Océano Indico como el ALMIRANTE GRAF SPEE; luego volver al Atlántico mostrándose en las costas sudamericanas como el ALMIRANTE SCHEER. ¿Y nuestra vuelta? En el Atlántico Norte nos mantendremos firmes en una zona de baja tensión y así cruzaremos sin dificultad, las líneas patrulladas por el enemigo. Muy sencillo. ¡Nuestro Capitán tiene un optimismo incomparable! ¡Tanto mejor! Que la suerte nos ayude y podamos compartir ese gran optimismo de nuestro Capitán.

*8 de Noviembre.* El avión para temprano en vuelo de reconocimiento, pero no puede ver nada. A su vuelta notamos que, por desgracia, el motor de repuesto (recientemente instalado) tiene también una falla. Lo podemos reparar pero la máquina sólo puede efectuar un vuelo más. Nos encontramos nuevamente sin avión y justamente en un momento tan crítico. El bloque del motor, que se partiera, no parece lo suficientemente resistente como para recibir el impacto del agua al descender sobre el mar.

*15 de Noviembre.* Ayer nos enfrentamos a la bahía de Lourenço Márquez, y hoy el GRAF SPEE pasa por la costa portuguesa del Este de Africa. Estamos a sólo 300 millas de las bases navales británicas en Durban... ¡Esto es ser atrevidos!... Por la tarde divisamos un barco muy cerca de la costa, apenas podemos distinguirlo por tener a las montañas de fondo... Es el barco inglés AFRICA SHELL, por desgracia de sólo 706 toneladas en bruto. Es un nuevo barco, pequeño, construido este año. Tuvimos suerte, pues desde hoy navegaría bajo bandera portuguesa.

Antes de seguir adelante con el relato del AFRICA SHELL, debemos hacer notar que otro de los motivos que indujera al Capitán Langsdorff a dar la vuelta al Cabo, rumbo al Océano Indico, fue el de que su Servicio de Información le había dicho que esa era, justamente, la época en que pasarían por esa ruta los barcos que transportaban la zafra anual de lanas embarcada en Australia. Quedó por lo tanto muy decepcionado cuando, luego de dar la vuelta al Cabo, a una prudente distancia de la costa, (basándose en planos de reconocimiento) y navegando en zigzags, no pudo encontrar ni uno de esos barcos. La razón fue que su Servicio de Información no estuvo muy acertado, pues ese año, por rara excepción, habíase esquilado en Australia tres semanas antes, de manera que los barcos no podían encontrarse allí.



*E) Otro encuentro con el ALTMARK,  
hundimiento del DORIC STAR y del TAIROA.*

Solamente un mes más tarde conseguiría atrapar a uno de ellos en el Atlántico, (el DORIC STAR que llevaba un importante cargamento de lana, encima de sus cámaras frigoríficas).

El 15 de noviembre, el Capitán Langsdorff, defraudado en su búsqueda no pudiendo sorprender barco alguno por el Océano Indico, en la zona Sur de Madagascar, decidió acercarse a la costa Este de Africa, cerca de Lourenço Márquez, como nos relata el Comandante Rasenack, y allí descubrió al fin, un pequeño buque tanque de 800 toneladas: el AFRICA SHELL, de la Compañía Shell, recientemente construido. Este pequeño barco, o más bien dicho su patrón, el Capitán Patrick Dove, iba a representar un importante papel en el drama del GRAF SPEE.

Cuando el GRAF SPEE avanzó hacia su barco, el Capitán Dove marchó hacia la costa a máxima velocidad, para poder entrar en el límite de las tres millas, y así creyó haberlo hecho. La dotación de abordaje lo condujo al GRAF SPEE, en tanto que a los hombres de color de su tripulación los dejaron ir en botes a la costa. Mis lectores que vieron el film, recordarán que, en una de las primeras escenas hay una grúa a bordo del GRAF SPEE izando una lancha, y un oficial de pie en la popa, llevando lo que parecía ser un cuello de la época isabelina, pero que en realidad era un chaleco salvavidas inflado.

La primera entrevista entre los Capitanes Langsdorff y Dove resultaría bastante trascendental. Michael Powell, en su libro de semificción, titulado "GRAF SPEE", (y con la ayuda del Capitán Dove, que le asesorara con respecto a los prisioneros en la secuencia respectiva del film), la ha presentado con tanto realismo, que se ofrece a continuación una breve versión. Sólo recordaré que Langsdorff, como lo había dicho ya el Capitán Harris del CLEMENT, era un convencido de la confraternidad del mar, y halló en este viejo "lobo de mar" un hombre "de su talla y muy a su gusto".

He aquí la descripción que hace Michael Powell de la entrevista: "El Sargento de la Infantería de Marina había abierto la puerta sin golpear, y entró seguido por Dove. El mensajero permaneció afuera por si se le llamaba. Luego de anunciar; "Der Englische Kapitän Dove, Herr Kapitän", el Sargento salió cerrando la puerta, dejando así a Dove a solas con el aprehensor.

Luego de un instante, el Capitán Langsdorff se da vuelta enderezándose. Tenía rasgos fuertes y sensitivos, y ojos inteligentes e imaginativos. Usaba una pequeña y elegante barba pirática. Su porte era airoso. Parecía tener completa confianza en sí mismo.



Hubo una pausa de algunos segundos mientras los dos hombres se estudiaban. Luego Langsdorff sonrió amablemente y avanzando presuroso, extendió su mano. Dove tuvo que estrechársela. Langsdorff prosiguió hablando en un inglés casi perfecto, aún mejor que el de Herzberg. “¿Cómo está Capitán? Mi oficial de abordaje me ha informado de su protesta por la captura de su barco. Usted dice que estaba en aguas territoriales. Si es así, eso va a resultar difícil para mí”.

Dove sintió el atractivo que emanaba de su adversario, pero mantúvose firme. “No tanto como ya lo ha sido para mí, señor. He perdido a mi barco y todo lo que en él había. A mi parecer no cabe la menor duda de que yo estaba dentro del límite de las tres millas, y si tuviera mi carta de navegación, podría...”

— “Aquí está su carta, Capitán”, dijo Langsdorff, recogiéndola de su escritorio y desdoblandola. “Muéstreme”.

Aunque un tanto sorprendido, Dove alisó la carta con su mano callosa y dijo: “Lo haré. ¡Mire aquí! ¿Ve esta línea? Esta es mi ruta, no podría estar más clara”. Langsdorff miró solemne y cortésmente la carta de navegación de Dove y pareció prestar debida consideración a la queja de Dove, pero sus ojos pestañaban y Dove pronto lo notó. Langsdorff sonrió y dijo: “Vea Capitán, creo que no llegaremos a un acuerdo. Usted quiere cifras que prueben que está en lo cierto y yo equivocado, mientras yo...” Aquí paró y sonrió. Dove lo miró de frente. Langsdorff continuó: “¿Transamos? Usted redacta su queja y yo la firmo como recibida. ¿Le parece justo?”

Dove vio que esto sería todo lo que podría conseguir, y pensando en el desagravio de post guerra aceptó diciendo. “Bastante justo, señor”.

Langsdorff dijo alegremente: Bueno! Entonces brindemos. ¿Un whisky?” Atravesó la cabina seguido por Dove mientras éste decía con una sonrisa burlona: “¿Del CLEMENT?”.

Langsdorff dirigióle una mirada penetrante mientras servía la bebida y dijo: “Sí, del CLEMENT”. Luego siguiendo el hilo de la observación que hiciera Dove, agregó: “Créame, Capitán, que no me gusta mandar barcos a pique. A ningún marino le gusta. Tampoco me agrada hacerle la guerra a los civiles. Hasta ahora han sido ellos los que han sufrido con esta guerra...”

Langsdorff tomó otro cigarro de la caja y lo encendió con la punta aún encendida del que tenía en la boca... Hizo un comentario a raíz de la última observación de Dove diciendo: “Ustedes tienen sólo tres barcos que pueden competir con mis cañones, — el REPULSE, el RENOWN y el HOOD”. Dove dijo tranquilamente: “En teoría”. Langsdorff le dirigió otra mirada fugaz y agregó: “Y esos grandes barcos de guerra no son lo suficientemente ligeros como para atraparnos”.

“Muchos de nuestros cruceros son más rápidos que su barco”, dijo su huésped sin inmutarse.

Langsdorff parecía gozar con ese intercambio de ingenio. “Vuestros veloces cruceros no pueden competir con mis cañones de once pulgadas”, dijo, y Dove nuevamente comentó: “En teoría”. Esta vez su observación encontró una mirada dura, seguida de una repentina sonrisa y una explosión de franqueza. “Tengo una ventaja más, Capitán. Es muy difícil dar conmigo”. “Esto lo comprendo muy bien”. “Efectivamente no puedo entender cómo su barco abastecedor puede tener esperanza de encontrarlo alguna vez”.

— “No puede”, dijo este moderno pirata, y pareció tan contento como un niño al agregar: “Yo soy el que voy a su encuentro”.



Dove dijo con astucia: "¿Y eso no es también difícil?" Consiguió lo que quería. Langsdorff lo condujo hacia la gran carta de navegación que Dove había estado mirando de soslayo, desde que entrara al salón. Ambos se inclinaron sobre ella. Langsdorff quitó un poco de ceniza de cigarro que cayera sobre ella y dijo: "Es la cosa más sencilla del mundo. Los detalles son secretos pero el sistema es antiguo. El Océano está dividido en cuadros y yo sé exactamente en cuál de ellos puedo encontrar a mi barco abastecedor, en una fecha determinada".

Dove se inclinó sobre la carta y trató de memorizarla lo más posible, mientras comentaba que todo eso era de veras muy interesante. Al levantar la cabeza encontróse con la divertida mirada de Langsdorff. "Adivino lo que está pensando, Capitán", dijo, "pero esta carta está bien segura... y usted también! Mientras dure la guerra..." —"Ya ve, Capitán, tengo los siete mares para cazar en ellos, desde el Polo Norte derecho hasta el Sur".

Dove dijo secamente: "Esperemos que no pueda ir tan lejos, señor; no tengo vestimenta adecuada para eso".

Este hombre extraordinario, extendiendo repentinamente el brazo palmeóle el hombro y díjole, amistosamente, casi con afecto: "Nuestro sastre lo equipará, lo ordenaré yo mismo". Luego volviéndose con la misma rapidez, dirigióse a la puerta, la abrió y llamó: "Lempke!" La voz del Sargento de la Infantería de Marina contestóle al instante. El Capitán Langsdorff se expresó en inglés por deferencia a Dove diciendo: "Escolte al Capitán Dove a su cabina". La entrevista había terminado.

Lo singular de este hecho es, que estos dos hombres, aunque oficialmente enemigos, presintieron que en el uno y el otro habían encontrado un amigo.

Pero Langsdorff no sería el único amigo del Capitán Dove a bordo del GRAF SPEE. Recordando su primera entrevista con el Sub Oficial, Teniente Herzberg, el Capitán Dove escribió en su manual con el título "Fuí prisionero del GRAF SPEE", lo siguiente:

— "Usted habla un excelente inglés", díjole sorprendido, pues tenía un gran dominio de nuestro idioma, sin ese sonido gutural tan propio de los alemanes.

— "Ah, pero yo soy oficial mercante como usted", explicó. "He visitado los puertos ingleses durante largo tiempo, y le diré más, hasta que se declarara la guerra fui primer oficial de la línea de vapores Hamburg-Amerika Atlantic. Es curioso que tengamos a bordo otro ex capitán mercante que le conoce a usted... amigo suyo, o lo fue en tiempo de paz.

— "¿Quién diablos puede ser?" pregunté asombrado.

— "El Capitán Schünnemann, del barco costero RUGIFIX... que navega por negocios similares al suyo Capitán".

— "Quiere decir que *navegaba*", le corregí burlonamente. "Ese barco está bajo custodia en Beria y la Marina Británica tendrá buen cuidado de que no se haga a la mar..."

En ese preciso momento mi viejo amigo Schünnemann entraba muy sonriente a la cabina, y yo me levanté de un salto para saludarle.

"Hola, ¿cómo está Capitán?" pregunté riéndome.



Contómelo el Comandante Schiebusch, en ese tiempo Oficial de Guardia (quien, según ya lo hemos visto, actuaba también como tal durante el pasaje entre Islandia y Faroes, en el escenario tan distinto de un gris y lluvioso atardecer). Este es el relato:

"Fue durante uno de los últimos días de noviembre, justo tres semanas antes de la Batalla, y en camino de vuelta del Océano Indico al Atlántico Sur. Yo estaba de guardia cuando el Capitán apareció de improviso sobre el puente, a eso de la una de la madrugada. Díle el informe de rigor sobre el curso del barco, su marcha y su alistamiento para la acción.

Enterado de que yo había servido en la marina mercante y había dado la vuelta al Cabo de Hornos en barcos de vela, llevó la conversación hacia esos años tan felices para mí. En el curso de esta conversación hablé de un *pampero* que venciéramos en una de esas travesías, y que estallara en una latitud cercana a Buenos Aires.

(Se dá el nombre de *pampero* a las repentinas tormentas de viento y lluvia que aparecen en la *pampa* durante los meses de verano, poniendo fin a esos períodos de intenso calor, humedad y falta de aire. Estas tormentas también aparecen en el mar, en la región del Río de la Plata).

¿Fue sólo un impulso o el tema de la conversión que me dio la idea? De cualquier modo, como habíase mencionado Buenos Aires y los oficiales estaban enterados de que el Capitán deseaba vivamente agregar un éxito mayor a los que ya obtuviera, antes de volver a la patria, me aventuré a preguntarle: "¿No tiene intención de ir al Río de la Plata, señor? Allí con seguridad vendrá a nuestro encuentro algún barco grande inglés, con carnes y cereales.

Langsdorff sonrió y quedó muy pensativo. Nunca olvidaré su respuesta: "Muy bien Schiebusch! pero no es tan fácil como decirlo. Hace tres meses que estamos en guerra y supongo que en ese interín los ingleses deben haber enviado uno de sus submarinos a la desembocadura del Río de la Plata, para atraparnos allí".

Hoy estoy plenamente convencido de que esta suposición fue la que decidió a Langsdorff a no tratar de llegar a Buenos Aires sino a Montevideo.

Puedo confirmar lo dicho por la orden que me diera el Capitán, el 13 de diciembre de 1939, mientras nos acercábamos a la costa a toda marcha. "Al Oficial de Guardia: que mantenga estricta vigilancia sobre probables submarinos en la zona".

Pero a los 22 nudos, hacia el sudoeste, pronto dejamos atrás el calor tropical de esas noches.

Veamos lo que nos dice el Comandante Rasenack, sobre el 19 de noviembre:

19 de Noviembre. Hemos llegado a la latitud 40, y nos dirigimos hacia el Oeste. Hasta ahora nuestro Capitán había marchado hacia el sur para eludir posibles ataques aéreos de aviones estacionados en el Cabo; de manera que si nos divisaban durante un vuelo de reconocimiento, no podrían dar parte de nuestro retorno al Atlántico. El tiempo es hermoso y empezamos a reírnos de los lobos de mar, que nos hablan tanto de las "Roaring Forties" o sea de Región Tempestuosa del Océano y de los feroces temporales que se encuentran allí.



*20 de Noviembre.* — Parecería que las Regiones Tempestuosas del Océano se hubieran disgustado con nuestro escéptico comentario y desearan justificar su nombre. Pues de improvviso, habíase levantado un terrible temporal y nuestro barco luchaba denodadamente contra él.

Ahora veremos lo que el Capitán Dove dice de este borrascoso episodio luego de su advertencia sobre las “Roaring Forties” que tanta hilaridad causara. Aquí está:

Fue a uno o dos días de este episodio que, encontréme en la feliz posición de reírme, a mi vez, de los jóvenes marinos alemanes.

Para la mayoría de ellos, cuya experiencia habíase confinado a las circundantes aguas del Báltico, fue demasiado penetrar en ese mar montañoso. Apenas podían creer que, un barco de diez mil toneladas de acero como el suyo, pudiera ser juguete de las olas.

Desde donde yo me encontraba, debajo de la chimenea, a sotavento, podía ver al GRAF SPEE comportándose “como una bestia”, como lo decimos en la marina. Se balanceaba e inclinaba en todas direcciones, y las pesadas olas rompíanse con fuerza al caer sobre él. De tanto en tanto, su cubierta de proa hundíase en el sólido mar verdoso, cubriéndole la blindada torre delantera... El Capitán Langsdorff, con su impermeable chorreando agua, divisóme al bajar del puente en dirección a su cabina.

“Ah, Capitán, de manera que éstas son vuestras “Roaring Forties”, dijo con una sonrisa triste. “Nunca había estado en estas aguas, pero mis oficiales mercantes me dicen que siempre es así”.

Comprendía entonces cuán limitada era la experiencia del oficial naval alemán, comparada con la de nuestros marinos.

La incursión al Océano Indico había terminado, pero había dejado un resultado provechoso. El Comandante Rasenack registra en su diario que, a consecuencia del hundimiento del AFRICA SHELL, todos los faros de la costa Este de Africa, habían apagado sus luces; que sólo los barcos británicos podían acercarse a la costa, y que se había suspendido toda comunicación telegráfica. Aquí citamos sus propias palabras:

El enemigo, naturalmente, no puede saber que el GRAF SPEE ya ha vuelto al Atlántico, por lo tanto los ingleses continúan protegiéndose de nosotros en las costas índicas. Son un poco lentos, pero cuando hacen algo lo hacen bien.

Ya que la desviación hacia el Océano Indico ha llegado a su fin, desearía ofrecerles un panorama retrospectivo, no sólo de las incursiones que el GRAF SPEE realizara hasta la fecha, sino también, y en síntesis, de las de su barco gemelo, el acorazado de bolsillo, DEUTSCHLAND, están magníficamente relatadas por Winston Churchill en su libro “La Segunda Guerra Mundial”, de la siguiente manera:

El DEUTSCHLAND, que había hostigado nuestra línea salvavidas a través del Atlántico, interpretó las órdenes recibidas con comprensible cautela. En ningún momento se aproximó a un convoy durante su travesía de dos meses y medio. Su firme determinación por evitar a las fuerzas británicas, le impidieron hundir un número mayor de barcos, dos



en total, uno de ellos un pequeño barco noruego. A principios de noviembre escabullíase de vuelta a Alemania, pasando nuevamente por aguas septentrionales. La sola presencia de este poderoso barco, en nuestras principales rutas de navegación, había mantenido a nuestras escoltas y grupos de caza, en el Atlántico Norte, en una constante tensión, según fuera su propósito. Hubiéramos preferido su entrada en acción a esa vaga amenaza a que nos sometía.

El GRAF SPEE fue más audaz e imaginativo, convirtiéndose pronto en centro de atención en el Atlántico Sur. Su método era aparecer en determinadas zona por un breve periodo, reclamar una víctima y esfumarse nuevamente por las aguas del océano que no dejan huellas. Luego de una segunda aparición más hacia el Sur, por la ruta del Cabo, en la que hundiera solamente un barco, no se hallaron más vestigios de su paso por espacio de un mes, durante el cual nuestras patrullas de caza le buscaron por doquier, enviándose vigilancia especial al Océano Indico. Este fue en efecto su destino. El 15 de noviembre hundió un pequeño tanque británico en el canal de Mozambique, entre Madagascar y el Continente. Habiendo así denunciado su presencia en el Océano Indico con esta trampa, para atraer al cazador hacia esa dirección, su Capitán Langsdorff, persona de gran capacidad, pronto retrocedió y, manteniéndose bien al Sur del Cabo, volvió a entrar al Atlántico. Esta maniobra no nos tomó de sorpresa pero nuestros planes para interceptarlo frustráronse a causa de la rapidez con que se retirara. El Almirantazgo no supo con certeza si en realidad fueron uno o dos los barcos que incursionaron en esa zona, pero se tomaron medidas en ambos océanos tanto en el Indico como en el Atlántico. También confundimos al GRAF SPEE con su barco gemelo el SCHEER. La desproporción entre las fuerzas enemigas y las medidas preventivas que tuvimos que tomar nos resultó gravosa. Me recordaron las inquietantes semanas pasadas antes de la batalla de Coronel y más tarde la de las Islas Malvinas, en diciembre de 1914, cuando debimos estar listos en siete u ocho zonas diferentes, en el Pacífico y en el Atlántico Sur, a la espera del Almirante von Spee, con su primera edición de los barcos, SCHARNHORST y GNEISENAU. Ha pasado un cuarto de siglo y el enigma se repite nuevamente. Así fue grande el alivio al enterarnos de que el GRAF SPEE había aparecido una vez más en la ruta del Cabo a Freetown, hundiendo al DORIC STAR.

Y ahora estaba de vuelta en el centro del Atlántico Sur para reunirse con el ALTMARK, en el mismo punto, aproximadamente, en que le dejara un mes atrás. El Capitán Dove, que esperaba ver, con tanto interés, ese barco abastecedor, nos relata el encuentro en su pequeño libro del cual ya se ha leído otro pasaje.

Mis anotaciones para el día 26 de noviembre son éstas: llegó Papá Noel.

Con estas palabras registré en mi diario la aparición del barco abastecedor del GRAF SPEE, para no ofender a mi buen amigo de la Gestapo, en el caso de que llegara a leerlo.

Sentí vibrar al barco como si estuviera aminorando la marcha; luego las máquinas cesaron de funcionar. Entonces me dí cuenta de que, con la acostumbrada eficacia alemana, el Capitán Lansdorff había concurrido a su cita con su barco abastecedor, a la hora y minutos precisos que dijera lo haría, luego de un mes de navegar a través de dos océanos.

La cabina frente a la mía la ocupaba el oficial subalterno de navegación. La noche anterior había estado con él y con otros oficiales del GRAF SPEE, brindando por mi última noche de "libertad". Cuando llegara el barco abastecedor, yo sería un prisionero.



Durante todo el atardecer, sus camaradas, el ingeniero y los oficiales de artillería, habían estado dándole bromas. “¿Cómo crees tu posible hallar un barco determinado en toda esta extensión de océano, después de un mes en el mar, timoneando a través de medio mundo, por toda clase de rutas?” dijéronle burlonamente.

Como a este joven alemán me unía un lazo de simpatía, por ser ambos navegantes, se volvió hacia mí, como pidiéndome ayuda, mientras me guiñaba un ojo. “Es muy simple”, contestó, “cuando se tiene un poco de inteligencia, ¿no es así Capitán? ¡Pero los oficiales de artillería y el ingeniero no la necesitan!”

Aún cuando estaba bromeando, su mirada revelaba preocupación, pues tenía entre manos una delicada misión que cumplir. Debía ponerse en contacto con el barco abastecedor, de lo contrario sería el hazmerreír de la tripulación. Tampoco estaba seguro de que la marina británica no lo hubiera hecho antes que él!

Estos dos barcos que trataban de acudir a la cita, no podían comunicarse por radio, ya que de hacerlo revelarían sus posiciones al enemigo. Cuando más tarde felicité al Capitán Langsdorff por tal excelente hazaña de navegación, explicóme que él y su barco de abastecimiento operaban dentro de ciertos cuadros previamente establecidos de acuerdo a los días del mes, y así cada uno podía precisar, en determinado momento, dónde se hallaba operando el otro.

Tan pronto sentí aminorar la marcha de las máquinas, destornillé el escotillón, abrí el ojo de buey, asomé la cabeza y distinguí al barco abastecedor. Allí estaba, bien perfilado sobre el horizonte, enviándonos sus señales con los focos de luz diurna. Llevaba una hilera de banderas en el penol de la verga. Pude ver al instante que se trataba de un enorme tanque, uno de los más grandes que viera, y de una velocidad asombrosa. Era pues, el famoso barco prisión ALTMARK, que ya llevaba a su bordo a los Capitanes y a las tripulaciones de cuatro barcos británicos.

El encuentro había tenido lugar cerca de la isla de Tristan da Cunha, aproximadamente, en el punto donde reuniríanse un mes más tarde, el 28 de octubre.

El miembro de la tripulación al que hiciera referencia el Capitán Dove como “mi buen amigo de la Gestapo” era en realidad un especialista en códigos, que no vestía uniforme naval.

Mi insinuación de que habría un hombre de la Gestapo a bordo del GRAF SPEE, fuéme rebatida con gran indignación por los Comandantes Rasenack y Hopfner. Este último fue, en efecto, muy preciso cuando escribió sobre este asunto:

Siempre hubo un funcionario del gobierno alemán o de la marina civil, es decir un especialista en radiocomunicaciones, que ocupaba el cargo de Inspector General en ese ramo, y a quien habíasele ordenado embarcar en el GRAF SPEE, precisamente en ese viaje, a fin de descifrar las señales en código y todo lo que pudiera tener relación con ello.

Este oficial vistió uniforme todo el tiempo, como todos los oficiales navales en esos días, pero con botones plateados e insignia plateada en su gorra de marino. Cuando integraba la partida de abordaje, usaba una chaqueta marina de cuero.

El Capitán Dove quedaría impresionado ante la eficacia con que se aprovechó el encuentro con el ALTMARK. Algunos lectores quizás recuerden que en el film de la “Batalla del Río de la Plata” hay un pasaje en que se ve el despliegue febril de actividad durante el trasbordo de combustible, mientras los dos barcos se hallaban uno junto al otro.



El capitán Langsdorff aprovechó estos tres días para redactar un memorándum, recapitulando posición y perspectivas; este memorándum, de nueve páginas, contenía dos puntos importantes.

El primero de ello se refiere a lo que ya nos relatara el Comandante Rasenack, en su diario, con fecha 24 de noviembre. Transcribo aquí sus propias palabras:

*24 de Noviembre.* Al mediodía, el Capitán reúne a todos sus Tenientes y Lugartenientes, y nos comunica que ahora retornaríamos a nuestra patria. Agrega que, contrariamente al plan de tácticas empleado hasta la fecha, hundiríamos cualquier barco que encontráramos a tiro de cañón, aún a riesgo de perder el nuestro.

El segundo punto, que deriva de éste, es tan importante que cito las palabras textuales del sumario del Almirantazgo titulado "El GRAF SPEE en 1939: la Versión Alemana". Este sumario habíase editado para una limitada circulación. Aquí el texto respectivo:

Las máquinas del SPEE necesitaban ajuste en un astillero en un futuro próximo. En octubre de 1939 ya habíase contemplado esta posibilidad para enero de 1940. El tráfico de barcos mercantes tocaba a su fin, por lo tanto existía la apremiante necesidad de evitar averías resultantes de un encuentro con el enemigo. Si el SPEE se aproximara (excepto al H. M. S. RENOWN) ocasionaría al barco enemigo tales averías, con su poderoso armamento, que lo eliminaría de su papel de perseguidor.

Esto justificaría, según lo hiciera notar más tarde el Almirante Woodhouse, la muy criticada táctica del Capitán Langsdorff, al principio de la Batalla del Plata, cuando al divisar al EXETER se aproximara al enemigo a toda velocidad, en su esfera de acción.

Luego el GRAF SPEE reanudó su cacería al norte de Santa Helena, aproximadamente en la misma esfera de operación donde hundiera cuatro barcos en las tres primeras semanas de octubre; pero ahora marchaba hacia el Este de Santa Helena. Allí, a la 1 de la tarde del 2 de diciembre, avistó al DORIC STAR. Este episodio habría de ser trascendental. El DORIC STAR era un gran barco de carga (carga liner) de 10.000 toneladas, el más grande que encontrara el GRAF SPEE, y el cual el Capitán Langsdorff ansiaba capturar. En su prisa por realizarlo, olvidó el prudente acercamiento que empleara anteriormente, es decir, acercarse a la víctima lo más posible antes de revelar su identidad. Ya nos fue dado comprobar el éxito de esta táctica. Esta vez, en cambio, abrió fuego a gran distancia, dando así tiempo suficiente al enemigo para radiar repetidas veces sus señales de alarma. Este cambio de táctica sería su primer error.

He aquí lo que dice de ese día el Comandante Rasenack en su diario:

*2 de Diciembre. Humo a babor.* La primera medida del detector registra la fantástica distancia de 53 kilómetros. Vamos hacia el barco a toda velocidad. Pasa un largo rato y no vemos nada. Yo aún tengo tiempo para almorzar. Crece la duda. ¿Nos habremos equivocado? No! De repente se oye la señal de alarma... todos corren a sus puestos. El detector continúa marcando una distancia de 53 kilómetros, lo que significa que el barco marcha en línea casi paralela al nuestro.



Vemos finalmente las puntas de los mástiles y luego la chimenea roja.

¿Dónde está nuestro avión? Ya debería estar de vuelta. Quizás no ha recibido nuestro aviso sobre el cambio de ruta.

Vayamos ahora al relato del Capitán Stubbs del DORIC STAR, tal cual está narrado en "Blue Star Line; Una Foja de Servicios de 1939 a 1945", editado por Taffrail, es decir, el Capitán Taprell Dorling, D. S. O., el entonces famoso ~~es-~~cribitor naval.

El 2 de diciembre el Capitán Stubbs y sus oficiales del DORIC STAR, que desde el Cabo iban rumbo a su patria, debían estar enterados de que uno o más barcos enemigos estaban operando en esa esfera. De cualquier modo no pudo haber sido muy grata la sorpresa, cuando cerca de la 1 de la tarde, en un día calmo y esas plácidas olas, una pesada granada zambullíase en el mar y explotaba a unas 100 yardas del DORIC STAR. "Un par de minutos más tarde, divisábase un barco hacia babor". El Capitán Stubbs anota más adelante: Alrededor de las 13 y 10, una segunda granada explotaba a unas 200 yardas de estribor. Comprobóse que el atacante era un barco de guerra.

Esas granadas fueron lanzadas desde una gran distancia, antes de que se divisara el casco del GRAF SPEE. Lo que vio el Capitán Stubbs fue el tope de la alta torre de control, perfilada sobre la nítida línea del horizonte... Continúa el Capitán Stubbs:

Después de divisar al barco dí órdenes al telegrafista (Mr. William Comber), de transmitir la señal de alarma, y en el cuarto de máquinas, de hacer marchar a éstas a máxima velocidad. Luego del segundo cañonazo, díme cuenta de que era imposible escapar, de manera que ordené que detuvieran las máquinas e instruí al telegrafista que agregara en el mensaje que un barco de guerra nos estaba atacando. Leí entonces las señales del enemigo: Paren las comunicaciones, pero no hice caso.

Minutos más tarde, el telegrafista informábame que el mensaje había sido repetido por un barco británico y uno griego. Entonces canceló la orden de hundir al barco.

Ahora volvamos a la descripción que hace el Comandante Rasenack de los ~~an-~~siosos momentos que siguieron:

El SOS del DORIC STAR, captado por seis barcos, uno de ellos, aparentemente, un barco de guerra... luego viene el SOS de nuestro avión: Aterrizaje forzoso, necesitamos ayuda, transmitimos posición. El Capitán ordena que cese de inmediato el trabajo de inspección que está realizando nuestro cuerpo de abordaje, para poder hundir al barco. Inmediatamente nuestros hombres hallan lingotes de plata detrás de una mesa de la cabina del Capitán. Hay diecinueve lingotes, de un valor de 2.140 libras. Nuestros oficiales de abordaje no quieren dejarlos y deciden sacarlos de allí...



Los ingleses quedan muy contentos al saber que se les llevará a bordo de nuestro barco. Estaban convencidos de que las "bestias alemanas" los dejarían marchar en sus botes descubiertos. No sólo los llevamos a ellos sino también a todas sus pertenencias, y a las pocas cosas que deseaban salvar. Entre tanto, allí en el DORIC STAR el trabajo no ha terminado aún, y nuestro Capitán pónese nervioso y se disgusta, porque el oficial de Presa no ha acatado sus órdenes. Todo minuto que pasa es valioso e importante para salvar a la tripulación de nuestro avión. Pero hay que hacerse cargo de la tripulación enemiga y nuestro oficial de Presa no se deja apurar y no se retira hasta que el último inglés y el último lingote de plata se encuentran en su barco.

El GRAF SPEE halló sin embargo a su avión, gracias a las bengalas que los avia- dores arrojaron al aire, y así púsose fin a la grave situación en que se encontraban.

Lansgdorff dióse cuenta, ahora, del grave error de su táctica y de que, a consecuencia de ella, había revelado su posición a los cuatro vientos, (escuchó la noticia cuando se transmitía de Simonstown, la base naval británica en Sud Africa) y comprendió que debía abandonar esa zona de inmediato. De modo que se alejó hacia el occidente, rumbo a las costas de Sud América, a una velocidad de 22 nudos.

Al amanecer, y por una extraordinaria y fatal coincidencia, encontraría otro barco británico, el TAIROA, que venía de Melbourne hacia Freetown. Otro hermoso barco de 8.000 toneladas y equipado con una moderna planta refrigeradora.

Pero el TAIROA tenía dos cosas más importantes: SACOS DE ARENA y CORAJE. Sacos de arena rodeando su cabina telegráfica y el coraje de su patrón, el Capitán W. B. Starr, oriundo de Liverpool, y de su telegrafista, Mr. P. J. Cummins. Este irradió la señal de alarma, como lo hiciera el DORIC STAR, pero bajo mayores dificultades. Después de la amarga lección del día anterior, Langsdorff hizo fuego no con ametralladoras sino con sus cañones de tiro rápido. Aún así los sacos de arena protegieron la cabina telegráfica lo suficiente como para permitir a Cummins, de bruces en el suelo, manejar la señal RRR - RRR - RRR. De modo que los sacos de arena y el coraje de estos dos oficiales de la marina mercante, resultaron ser el resorte fatal, para usar la expresión churchilliana, en la historia del GRAF SPEE. ¿Por qué? Porque fue la clave vital para Harwood, allá lejos en el Atlántico Sur, un tanto hacia el Norte de las Islas Malvinas. No sólo habíase enterado Harwood de las localidades en las que habían tenido lugar los hundimientos, sino también de que, durante la noche, el GRAF SPEE había recorrido 170 millas hacia el sudoeste o sea rumbo a las costas sudamericanas.

Ahora leerán dos comentarios sobre este hecho trascendental. El primero relatado por el Comandante Rasenack; el segundo por el Capitán Starr, del TAIROA.

*3 de diciembre.* Amanece. Los primeros rayos del sol iluminan con variedad de colores el horizonte tropical. En el preciso momento en que despido al guardia nocturno, el vigía anuncia: "Humo a babor". Efectivamente, veo un poco de humo bajo el claro cielo de la mañana. Nos dirigimos hacia él a toda velocidad. Pronto distinguimos los contornos de un barco y también vemos su chimenea. Al divisarlo, nuestro telémetro marca una distancia de sólo 20 kilómetros. Todos han ocupado sus puestos. Todo está listo para abrir fuego tan pronto funcione la radio, pero hay completa tranquilidad a su bordo. Es domingo y estamos a cuatro semanas de la Navidad.

Cuando nos hallamos a 10 kilómetros de distancia dámonos a conocer, izamos la señal de "Deténgase" y le apuntamos con todos nuestros cañones.



Recién ahora vemos movimiento a bordo del barco enemigo. La tripulación corre nerviosa de un lado hacia el otro... y el barco se detiene, pero la radio comienza a transmitir. "¡Abra fuego!" Nuestros obuses de 3.7 centímetros caen sobre su cubierta con excelente puntería. A pesar de la confusión que reina allí, el Capitán arroja por la borda, con toda serenidad, la bolsa con los documentos secretos. "¡Césen el fuego!" Pero unos segundos más tarde, utilizan nuevamente la radio. Los bombardeamos una vez más hasta que el telegrafista deja de utilizar el aparato.

El Oficial de Presa encuentra que la cubierta hállase seriamente averiada, y que solamente la cabina telegráfica, protegida por los sacos de arena, ha quedado intacta. Los sacos de arena han resistido nuestras granadas de 3.7 centímetros.

Esto prueba que aún este calibre no es suficiente para silenciar a una radio. El telegrafista, de bruces en el suelo, consiguió transmitir varias veces su señal de peligro y aún agregar, por orden del Capitán: "El barco de guerra VON SCHEER". Al fin, una granada destruyó el aparato y cortó la transmisión.

El barco llámase TAIROA... Con sus modernos aparatos refrigeradores es un buque muy valioso, un hallazgo excepcional. Especialmente valiosas son las dieciocho botellas de ácido carbónico, con las que podremos reponer nuestra existencia, ya bastante reducida, y utilizarlo para nuestro aparato refrigerador.

El refrigerador del GRAF SPEE no sólo generaba aire acondicionado, sino que también servía para mantener al bajo nivel necesario, la temperatura del gran número de explosivos que llevaba. El Capitán Bidlingmaier hace notar, con toda razón, que esta situación había sido una de las constantes preocupaciones del Capitán Langsdorff, ya que dos barcos alemanes enviados para abastecerlo y especialmente con ácido carbónico, no habían conseguido llegar a su encuentro.

El Capitán desearía llevar a este barco junto al ALTMARK, pero una de nuestras bombas ha destruido el mecanismo del timón. ¡Es una pena, pues en el barco habían 2.500 cajones de pavo, que nos hubieran venido muy bien para la navidad! Estos, por desgracia, están apilados debajo de la carne congelada y de la lana, de manera que no podemos llegar a ellos.

Nos preparamos para hacer volar al barco. Su tripulación, que se transborda al GRAF SPEE, es de ochenta y cuatro hombres, muchos de ellos tipos siniestros con apariencias de piratas. El Capitán nos explica... aún con un aumento del 300 por ciento en su paga, no se contratarían para ir a Inglaterra. Esto demuestra qué clase de dificultades debía afrontar la marina mercante británica.

Conducimos al capitán inglés a presencia de nuestro capitán, en cubierta. Tiene sesenta y tres años, y un rostro agradable. Luce en su chaqueta un número de cintas, decoraciones de la primera guerra mundial. Debe haber sido, sin duda, oficial de la Armada británica. Nuestro Capitán le informa que sabemos que todo barco inglés tiene orden de telegrafiar, tan pronto lo detenga un barco enemigo, de manera que comprende la actitud del Capitán británico, pero agrega, que él a su vez, debió hacer fuego para impedir que continuaran con las comunicaciones telegráficas.

El Capitán inglés admite haber dado esa orden y agrega que se hace responsable. Nuestro Capitán, para evitar que en el futuro se diga que habíamos hecho fuego contra civiles indefensos, y para que el incidente quede registrado, hace redactar una declaración que luego firma el Capitán inglés.



Pero aquí está el relato del Capitán W. B. S. Starr, del mismo TAIROA, hermoso buque de 8.000 toneladas, propiedad de la firma Furness, Withy & Co. Ltd. Había salido de Melbourne con destino a Freetown para unirse a un convoy. Su cargamento consistía en carne, lana y plomo. Su Capitán había escuchado la señal de alarma del DORIC STAR, y pronto cambió de rumbo, alejándose de esa zona.

He querido dar al lector dos versiones completas de este episodio; la recién citada, del Comandante Rasenack, y la del Capitán Starr como aparece en el libro del Comandante A. B. Campbell, R. D., "La Batalla del Plata", que leerán a continuación. Lo hago con expresa intención o sea para demostrar que ambas tienen puntos generales en común, y que se suplementan una a la otra en muchos detalles interesantes.

Si este fuera siempre el caso, sería fácil escribir historia, pero a veces las evidencias recogidas de fuentes igualmente fidedignas, pueden discordar entre sí, como lo comprobaremos más adelante, cuando lleguemos al tema relacionado con los documentos confidenciales hallados en el próximo y último buque británico que hundiría el GRAF SPEE, bautizado con el singular nombre de STREONSHALH.

El Capitán Starr explicará ahora la razón de su estado de ánimo, luego de haber recibido la señal de peligro del DORIC STAR.

Supuse que la ruta por la que navegaba apartárame lo suficiente hacia el oeste de la posición en que se encontraba el DORIC STAR, como medida de precaución en el caso de que un barco atacante fuera un submarino. De todos modos me sentía inquieto con respecto a mi posición, ya que no sabía qué clase de nave nos atacaría. Tanto podría ser un crucero mercante armado, como un submarino, o como un acorazado de bolsillo. Dejé orden de que se me llamara a las 4 de la madrugada. Era el 3 de diciembre.

Llegué al puente poco después de las 4, y media hora más tarde, con los primeros resplandores del alba, apareció a babor un punto muy tenue. Era el GRAF SPEE... Al instante di orden de llamar a todos los hombres y de que se retiraran todos los botes de cubierta; pero como todavía abrigábamos la esperanza de que el barco que se aproximaba fuera uno de nuestros cruceros, esperé a estar seguro, antes de enviar un SOS.

El barco de guerra, enarbolando la bandera francesa, marchó rápidamente hacia nosotros, pero cuando estuvo a dos millas de distancia, izó la insignia alemana, nos hizo señas de que paráramos las máquinas, e hizo fuego hacia proa. Entonces dije a Mr. P. J. Cummins, el telegrafista, que lanzara el siguiente aviso: Latitud 21° 38' S. Longitud 3° 13' O. Atacado por el buque de guerra alemán ADMIRAL SCHEER. ¡Qué equivocación la mía! Mr. Cummins consiguió transmitir el aviso dos veces y casi una tercera, antes de que el aparato fuera destruido. [Por esta muestra de coraje fuéle otorgada posteriormente, la orden M. B. E.].

Tan pronto la radio comenzó a funcionar, el GRAF SPEE abrió fuego, las granadas explotaban sobre el puente, sobre la cabina del Capitán y las de los oficiales y sobre el cuarto de transmisiones. Un ala del puente estaba destrozada, el timón inutilizado y los botes averiados por la metralla.



El fuego cesó tan pronto quedó inutilizado el aparato de radio. Habían cinco hombres heridos, y los tres grumetes, Leedale, Farmer y Dixon, bastante mal heridos. Tuvimos pocas bajas; debemos agradecerse a la providencia y al sentido humanitario del Capitán del GRAF SPEE, que utilizara sus cañones más pequeños para conseguir su propósito... Habiendo registrado el barco y vaciado sus bodegas, llevaron a toda mi tripulación al GRAF SPEE. El TAIROA fue hundido a cañonazos, alrededor de las 7.30 de la mañana, con el armamento secundario, que utilizábase en tales casos.

El Capitán Langsdorff del GRAF SPEE hizome llamar, a mi llegada a bordo, y disculpóse por haber tenido que hacer fuego contra un barco mercante, alegando que yo no había obedecido su señal de parar mi radio... El Capitán Langsdorff preocupóse personalmente por mis heridos, a los que visitó en más de una ocasión. También hizo llamar a Mr. Cummins y felicitóle por su coraje.

El día que nos capturara el GRAF SPEE, éste iba disfrazado de DEUTSCHLAND, habíale colocado una chimenea de lona detrás de la verdadera y superpuesto una torrecilla a proa. Quitáronle estos artificios tres días más tarde... (cuando) divisóse al ALTMARK y trasbordaran a las tripulaciones del DORIC STAR y del TAIROA. Esa noche, 6 de diciembre, el GRAF SPEE abasteciése de combustible, y no vimos ni supimos más del ALTMARK hasta pasados dos meses y medio.

Antes de abandonar al GRAF SPEE, mantuve una larga conversación con el Capitán Langsdorff, en su cabina. Díome la impresión de hallarme ante un hombre de sentimientos muy humanos, contrario a su cometido de tener que perseguir barcos desarraigados, y con un genuino respeto por la marina británica.

Y ahora veamos cuál fue el resultado de estos dos encuentros, o sea el efecto de las dos señales de alarma transmitidas con tanto coraje. Lo encontramos en el informe del Almirante Harwood sobre la Batalla, firmado el 30 de diciembre de 1939, pero que el Almirantazgo no publicó hasta el 17 de junio de 1947, (como suplemento del "London Gazette" de esa fecha). Para el Almirante Harwood, estas dos señales reveladoras fueron el principio de toda la historia de su encuentro con el GRAF SPEE. El segundo párrafo de su informe dice así:

#### *Disposiciones preliminares*

El barco británico, DORIC STAR, había informado que en la tarde del 2 de diciembre de 1939, un acorazado de bolsillo estaba atacándole en la posición 19° 15' S, 5° 5' E. El 3 de diciembre, un buque desconocido, que se hallaba a 170 millas al sudoeste de esa posición, a las 5.00 (hora de Greenwich) había enviado un informe similar.

Con esta información calculé que el barco corsario podría llegar, a una velocidad de 15 nudos, a la zona focal de Río de Janeiro el 12 de diciembre por la mañana; a la del Río de la Plata por la tarde de ese día o a la mañana del siguiente; y a la de las Islas Malvinas, el 14 de diciembre.

Pensé que el Plata, con su gran tráfico de barcos y valioso comercio de carnes y ~~cerdos~~, era un punto vital que había que defender. Por lo tanto concentré allí mis ~~fuertes~~ disponibles, anticipándome así a la llegada del buque corsario que operaría en ~~esa zona~~.



¿Hacia dónde se dirigía el GRAF SPEE en ese interín? No fue hacia el Plata, sino hacia la Bahía de Santos. Este hecho nunca publicado y desconocido aún por los peritos, me lo reveló el Capitán Wattenberg, entonces Primer Oficial de Navegación, que de acuerdo a la terminología inglesa ocuparía el grado de Oficial del Estado Mayor.

### F) *Hacia el Río de la Plata*

En las proximidades del Plata. Desplazamiento de los tres principales grupos de caza. La última reunión con el ALTMARK. La última víctima: el STREONSHALH. La concentración del AJAX, el ACHILLES y el EXETER según planes. La famosa señal del Almirante Harwood dirigida a éstos (6-12 de diciembre).

Pero antes debía tener lugar otro encuentro con el ALTMARK el 6 de diciembre y que habría de resultar el último.

Había esta vez una razón especial, a parte del reabastecimiento de combustible y el almacenaje de vituallas. Se trataba de sacar de entre unos doscientos prisioneros británicos que se hallaban en el ALTMARK, a los oficiales superiores o técnicos, hombres de mucha experiencia, a los que Langsdorff deseaba llevar consigo a Alemania, hacia donde haría todo lo posible por llegar, aprovechando las noches sin luna, a principios de enero, en el Atlántico Norte.

Cito aquí las textuales palabras del Comandante Rasenack, cuando al referirse a estos hombres, dijo con toda razón "conocen demasiado bien nuestras tácticas de guerra, por lo tanto tenemos que llevarlos con nosotros para impedir que los ingleses los pongan en libertad". Estando ellos en el ALTMARK nada más que otro buque mercante armado hubiera podido liberarlos.

Langsdorff, al mismo tiempo, hace transbordar al ALTMARK, a los 144 prisioneros reclutados del DORIC STAR y del TAIROA, que llevaba a su bordo. Citaré brevemente, las palabras del Capitán Dove:

Había tal aglomeración en la cubierta baja, que a la mañana siguiente, 6 de diciembre, se nos manda a cubierta. Aquí, en el castillo de popa, presenciábamos una curiosa escena; un barco de guerra alemán llevando un número mayor de marinos británicos que de alemanes. El número de oficiales y tripulación de los barcos recientemente hundidos, llegaba ahora al total de unos doscientos hombres. Nunca hubo en cubierta, igual número de alemanes.

El ALTMARK quedó esa noche con el GRAF SPEE, para poder ejercitar sus reflectores, creyéndose lejos de las rutas navieras mercantes.

No obstante, un barco misterioso pasó en la noche. El Comandante Rasenack siempre sospechó que éste había revelado la ubicación del GRAF SPEE, y en su diario criticó al Capitán Langsdorff por no haberlo hundido en ese momento, por que tal procedimiento hubiérase justificado ante las leyes vigentes y además, porque el barco no llevaba sus luces encendidas.



Las razones por las cuales el Capitán Langsdorff no intentó siquiera interpellarlo encuéntrase anotadas en el cuaderno de bitácora del GRAF SPEE y justificadas por el Capitán Bidlingmaier, en su reciente libro, publicado en Alemania a principios de 1963, con el título "La contribución del acorazado de bolsillo en la guerra comercial". (*Einsatz der schweren Kriegsmarineeinheiten im ozeanischen Zufuhrkrieg*). El Capitán Bidlingmaier, ex oficial de marina, que fuera oficial de navegación del TIRPITZ y luego de la guerra conferenciante en el Colegio Naval Alemán, es ahora jefe del Departamento de Historia Naval del Ministerio de Defensa en Bonn. Su libro aclara muchos puntos de la historia del GRAF SPEE; para su preparación, el Almirantazgo Británico puso a su disposición toda clase de facilidades, lo que agradece reconocido.

Llama la atención, con toda razón, al hábil razonamiento de Langsdorff, como consta en el cuaderno de bitácora del GRAF SPEE, y que cito a continuación:

En base a experiencias, hasta sigue siendo problemático, que un barco inglés, rumbo a Freetown, se hallase tan alejado hacia el Este. Es muy probable, por otra parte, que un barco alemán, que zarpara de un puerto de Sud América, buscara llegar a su país por el centro del Atlántico, lejos de las rutas navieras. Para sus mensajes en Morse, el GRAF SPEE usa términos ingleses *en clair*, para evitar una alarma prematura... Por lo tanto también existe el peligro de que un barco mercante alemán, marchando así por la noche, si se le desafía en inglés, lo hunda su misma tripulación... Además, si la radio interrumpe su silencio a esta altura del Atlántico, reduciría nuestras perspectivas en la zona del Plata.

Pero ninguna forma de razonamiento hubiera podido inducir al Capitán Langsdorff a dejar pasar otro barco inglés, el último con el que tropezaría. Hubiera sido preferible para él no haberlo encontrado. Una vez más (a nuestro juicio), la pérdida de un valioso barco inglés contribuiría a sellar el destino del GRAF SPEE, ya que fue el anzuelo que lo llevara a la acción contra la escuadra de Harwood. Permítaseme explicar.

Esa mañana del 7 de diciembre, el GRAF SPEE se separó del ALTMARK, como se sabe, por último vez, y continuó rumbo a occidente, hacia las costas de Sud América. Alrededor de las 6 de la tarde de ese mismo día, por una extraña coincidencia, en la cual muchos verán la mano del destino, divisó un barco británico relativamente pequeño, de unas 4.000 toneladas, el STREONSHALH, que iba de Montevideo rumbo a Freetown. Este pertenecía a la compañía naviera Marwood y Co. de Whitby y llevaba un cargamento de unas 6.000 toneladas de trigo. El Capitán J. H. Robinson, y su tripulación de treinta y dos hombres, creyeron en un principio que se trataba de un crucero británico, ya que, como en oportunidades anteriores el GRAF SPEE trató de acercarse lo más posible, antes de revelar su identidad. "Si usan radio abro fuego de inmediato". Resultaba inútil hacerlo, por lo tanto el Capitán Robinson concentró su atención en destruir los documentos confidenciales, arrojándolos por la borda en dos pesadas bolsas. Las contempló hundirse.

Leamos primeramente, como lo hemos hecho hasta ahora, el relato del Comandante Rasenack, extraído de su diario:



7 de Diciembre. El día de hoy pasa sin acontecimientos y ya estábamos cenando, cuando el barco vira bruscamente. Todos presentimos que algo sucedía. Nos hemos vuelto tan sensibles a los movimientos del barco, que aún cuando no estamos en cubierta sentimos el más pequeño cambio en su dirección o velocidad.

Suena la alarma, abandonamos la cena y nos apresuramos a nuestros puestos de acción. Se divisa humo que pronto comprobamos proviene de un barco de carga pintado de gris. Si usan radio abriremos fuego de inmediato, dado que bajo ningún concepto debemos permitir se conozca nuestra continua presencia en estas aguas...

Nos hemos acercado a 2.000 metros y nos descubrimos (colocándonos en línea paralela), nuestros cañones apuntando al enemigo. El barco se ha detenido y están bajando los botes... Por nuestro telescopio vemos al Capitán arrojar dos bultos al agua, pero uno de ellos queda flotando, y más tarde lo recoge una de nuestras lanchas.

Nuestro destacamento de abordaje ya ha llegado a cubierta y reúne a la tripulación. Estos ya habían preparado sus bolsas. Parece que, desde un principio esperaban la pérdida del barco ya que tenían cada uno unas pocas pertenencias en las bolsas. El Capitán conoce esta situación, pues pasó por ella dos veces durante la última guerra.

Es el barco de carga STREONSHALH, de 3.895 toneladas que transporta en su bodega 5.000 toneladas de grano de la Argentina a Londres. Lo hundimos con nuestros cañones antiaéreos de 10.5 centímetros... Entre los documentos hallados en la bolsa que recogimos del agua, encontramos indicaciones del derrotero que el STREONSHALH debía seguir de Buenos Aires a su punto de destino. Marchando en zigzags nos dirigimos a la desembocadura del Río de la Plata.

Pero no podemos dejar ésto así, pues aquí hay un relato absolutamente contradictorio, del Capitán del STREONSHALH, J. H. Robinson, O. B. E., en una carta que me enviara:

He leído con interés el memorándum de Wattenberg, así como un extracto del diario del Comandante Rasenack, titulado: "La última víctima", pero no puedo entender cómo llegaron a formular esas declaraciones, pues los hechos que conozco y recuerdo claramente, son los siguientes:

En primer término, la declaración del Comandante Rasenack de que vieron por el telescopio al Capitán del STREONSHALH arrojar dos bolsas al mar, una de las cuales quedó flotando y fue recogida más tarde por ellos. En ese momento, el GRAF SPEE encontrábase a estribor del STREONSHALH y yo arrojé las bolsas desde el puente de babor del STREONSHALH, desde donde era imposible que la tripulación del GRAF SPEE observara mi maniobra.

Cuando el Almirantazgo tomóme declaración sobre esas bolsas, dije que las pesas estaban colocadas en forma tal que no se zafarían a menos que las quitaran deliberadamente, y que al arrojarlas por la borda tendrían que hundirse. Espero que el Almirantazgo tomará en cuenta esa declaración.

Había tenido el cuidado de atar bien las dos bolsas juntas antes de arrojarlas por la borda y las vi hundirse. El Comandante Rasenack declara además, que en la bolsa que se supone hallaron flotando, encontraron las instrucciones sobre mi ruta de Río de la Plata a Freetown; estas instrucciones nunca las puse en las bolsas; estaban en un sobre que yo mismo llevaba sobre mi persona.



Cuando se divisó al GRAF SPEE por primera vez, a la caída de la tarde del 7 de diciembre, no estaba seguro que fuera un crucero alemán, esperaba que sería francés o británico. En el interín, sin embargo, preparé minuciosamente las pesadas bolsas con los libros y papeles confidenciales, pero omitiendo las instrucciones de ruta. Cuando me aseguré de que se trataba de un barco enemigo, arrojé las bolsas por la borda, como ya mencioné.

Cuando ví que del GRAF SPEE enviaban a mi barco su destacamento de abordaje, supe que mis instrucciones de ruta ya no me serían útiles, pero serían valiosas para nuestro enemigo, de manera que las rompí en mil pedazos y las arrojé dentro de un tarro de pintura gris que se hallaba sin la tapa en el puente, y mezclé con sumo cuidado los pedacitos de papel con la pintura, junto con mi libreta de apuntes con datos importantes.

Luego que el destacamento de abordaje subió a bordo, el oficial alemán que lo comandaba vino hacia mí, revólver en mano, y me exigió los libros de código y los documentos confidenciales, pero le dije que los había destruido. No convencido, me exigió la llave de la caja fuerte. La revolvió pero lo único que halló fueron los papeles corrientes y los certificados del barco. (El Capitán Langsdorff entregóme más tarde un recibo por estos documentos, firmado por él mismo y por el Teniente Herzberg, que aún guardo en mi poder). El pelotón de hombres encargados de registrar el barco, todavía arrancó la mampara de madera de mi cabina, tratando de hallar el lugar donde podrían estar escondidos los libros y los documentos confidenciales.

El Capitán Wattenberg afirma que cuando el STREONSHALH fue capturado y hundido, los alemanes habían hallado en una de las cabinas de los oficiales, apuntes de observaciones astronómicas, calculadas al dorso de un libro de faros, y que de esas observaciones pudieron precisar la ruta diaria que habíamos seguido desde el Río de la Plata. Aquí nuevamente, y con debido respeto hacia este oficial alemán, debo rechazar tal declaración, pues resulta bastante curioso que el día de nuestra captura fue el único en que pudimos obtener observaciones del sol o de las estrellas, dado que tuvimos tiempo brumoso desde que dejáramos Montevideo.

Teníamos instrucciones de no guardar record alguno de observaciones o cuaderno de bitácora; luego que se tomaban y verificaban, yo personalmente pedíaselos a los oficiales que estaban a cargo de ello, y los quemaba, y sólo aquello que deseaba conservar, lo anotaba en la libreta privada que ya mencionara.

Hay solamente una cosa que admito con toda franqueza, y es la existencia de un ejemplar del "Buenos Aires Herald", hallado en la cabina del Jefe de Ingenieros, que publicaba una lista de los barcos anclados en ese puerto, y las fechas de sus posibles salidas; cuando días más tarde el Capitán Langsdorff y su primer oficial me sometían a un interrogatorio, dijéronme que de ese "Buenos Aires Herald" habían obtenido la información de que el HIGHLAND MONARCH iba a zarpar de ese puerto y de que él iría a su encuentro y lo hundiría, lo que al fin, no llegó a ser más que un ávido deseo.

La carta que se acaba de transcribir demuestra que el Capitán Robinson había tomado toda clase de precaución y que la infiltración de informaciones no puede evitarse en ciertas ocasiones. Afortunadamente, en este caso, fue el resultado de una feliz fatalidad, pues llevó al GRAF SPEE al punto donde el Almirante Harwood había concentrado su escuadra.



Que efectivamente se *encontraron* datos de la ruta, por documentos hallados en el STREONSHALH, quedó confirmado por las entradas en el cuaderno de bitácora del GRAF SPEE. Esto lo supe por cortesía del Comandante Kemp, Bibliotecario del Almirantazgo, quien me escribió lo siguiente:

De acuerdo al cuaderno de bitácora del 7 de diciembre de 1939, el Capitán del STREONSHALH afirmó, durante el interrogatorio, que había arrojado una bolsa la cual habíase hundido y que también el resto de sus papeles había sido arrojado por la borda en una segunda bolsa. Esta segunda bolsa fue, sin embargo, recogida por el destacamento alemán de abordaje, y en su contenido había información sobre las posiciones previas del barco. Súpose así que habíanse dirigido hacia el Plata por una ruta a 200 millas de la costa, llegando a Montevideo el 8 de noviembre. Allí permaneció hasta el 29 de ese mes, cuando zarpó en dirección al Punto A (35 05' S., 46° 47' O.) y Punto B (31: 31' S., 35° 47' O.). Luego proseguiría hacia el este de Ascensión antes de enfilarse rumbo a Freetown.

En base a esta información y a la posición y derrotero de un barco avistado la noche anterior, el Capitán del GRAF SPEE llegó a la conclusión de que barcos aliados, navegando independientemente, manteníanse en medio del Atlántico Sur por rutas a unas 200 millas de distancia uno del otro. La ruta del STREONSHALH *indicaba la posición del punto de acercamiento en las afueras del Plata*, y el GRAF SPEE decidió llegar a ella por una ruta diez millas más al Sur que la tomada por el STREONSHALH.

Lo que era el "contenido" de la bolsa que revelara las posiciones anteriores de los barcos, fuéme revelada más tarde, en una carta, del que fuera oficial de navegación del GRAF SPEE, Comandante Jurgens Wattenberg, parte de la cual mencionase más adelante. Explicó que dentro de una guía común, sobre posiciones de faros y de luces, y en una hoja suelta en blanco, había encontrado suficientes cálculos en borrador, como para revelar el curso tomado por el STREONSHALH. Estos habían sido registrados en su viaje de ida y no en el de su vuelta de Buenos Aires, ya que el tiempo habíase mantenido demasiado nebuloso como para poder tomar observaciones meteorológicas, según lo afirmara el Capitán Robinson. Wattenberg no pudo precisar si la guía hallábase en la bolsa recogida del mar o si estaba en otro tipo de bolsa (como creyó más factible) la bolsa grande que el destacamento de abordaje llevaba siempre consigo, y donde metían libros, objetos varios, papeles y aún recortes que extraían de las papeleras.

Díjome el Comandante Höpfner, segundo oficial de navegación del GRAF SPEE, cuando nos encontramos por primera vez en Hamburgo, en el mes de julio de 1950, que era costumbre del destacamento de abordaje llevar tal bolsa. Agregó que entre los libros así recogidos, habían libros ingleses (novelas, etc.), que el Capitán Langsdorff había pedido se llevaran a bordo para formar una biblioteca que estaría a disposición de los oficiales ingleses, ¡una característica previsión de su parte!



El Almirante Krancke, que estudiara todas estas declaraciones, con su acostumbrada imparcialidad, sugirió que una tercera bolsa, más liviana y preparada a último instante, podría haberla arrojado por la borda algún otro oficial, al advertir que aún quedaba material confidencial que debía desaparecer.

Por último, y con referencia a lo que ocurriera con las bolsas y fuera observado desde el GRAF SPEE, el Comandante Rasenack explica que esta observación fue ejecutada desde la torre de control, de unos cuarenta metros de alto; y dado que los barcos se encontraban muy cerca uno del otro, como lo declara el Capitán Robinson, y que cita Dudley Pope, parecería factible que esta maniobra del Capitán, hubiera sido observada.

Por otra parte, en la Carta de Navegación del GRAF SPEE puede notarse fuera de toda duda que su derrotero está claramente marcado con rumbo hacia la Bahía de Santos (como lo explica el Capitán Wattenberg, en su carta transcrita más adelante). Pero este derrotero, sin embargo fue cambiado inmediatamente después de su encuentro con el STREONSHALH, hacia el sudoeste, punto foco donde la escuadra del Comandante Harwood esperaba.

Habiendo mencionado al Capitán Wattenberg, debo presentarlo debidamente, ya que habrá de convertirse en una de las figuras sobresalientes de nuestra historia. No sólo era oficial de navegación en el GRAF SPEE, sino también, lo que se conoce en la marina de guerra británica como "Oficial de Estado Mayor de Operaciones". Como tal les explicará cuáles habían sido las intenciones del Capitán Langsdorff, al querer cruzar el Atlántico Sur, de Este a Oeste, hacia las costas de Sud América. Su primer objetivo no había sido el Río de la Plata sino la Bahía de Santos, como me dijo en la carta que transcribo a continuación, cuyo contenido nunca se publicó y por lo tanto no se conoció.

La intención de Langsdorff fue, efectivamente, trasladar su zona de operaciones de las costas del sudoeste de Africa a las de Sud América, pero su primer objetivo no fue la zona del Río de la Plata, sino la Bahía de Santos, al Sur de Río de Janeiro.

Este plan lo basó en las siguientes reflexiones. Suponíase que el pesado tráfico de barcos, que transportaban carnes y cereales desde el estuario del Plata, de acuerdo a los numerosos mensajes que recibíamos del servicio alemán de inteligencia, seguirían su marcha hacia el norte, a lo largo de las costas de Sud América, muy cerca de aguas territoriales, y dirigiéndose hacia el noroeste de Sud América, cerca de Pernambuco, como barcos independientes. Desde Pernambuco podrían seguir como tales o serían escoltados por un convoy de barcos de guerra, en dirección a las Islas del Cabo Verde.

Sin embargo contemplamos la posibilidad de que los barcos, al llegar a la Bahía de Santos, la atravesaran para acortar camino, abandonando así aguas territoriales, y este sería el punto donde probablemente podríamos atraparlos. Calcu-



lamos que a esta altura de la costa podría aparecer probablemente sólo un crucero enemigo, mientras que fuera del estuario del Plata tendríamos que contar con varios barcos de guerra.

Esta idea se le ocurrió al Capitán Langsdorff, porque el pequeño tanque del Capitán Dove, el AFRICA SHELL, iba remontando la costa Este de Africa, fuera de Mozambique, y muy cerca de aguas territoriales (y en efecto se refugió en ellas, como lo aseguró su Capitán). ¿No sería pues factible, que barcos mercantes británicos, remontando la costa Este de Sud América, siguieran una ruta semejante, es decir, que a la vista de un buque corsario se internaran de inmediato en aguas territoriales?

Aquí vendría al caso mencionar al Capitán Wattenberg, retirado en la actualidad y que vive en su ciudad natal de Lübeck, escaparía de su internación en la Argentina, sería un excepcional comandante de submarinos y hundiría un mayor número de barcos aliados en el Atlántico Norte y en las Antillas, que los que hundiera el GRAF SPEE durante toda su trayectoria. Este tremendo hecho en sí, justificaría la decisión del Capitán Langsdorff —muy criticada entonces— de salvar a sus oficiales y hombres, sacrificando su barco; con lo expresado aquí, sólo se intenta darles una idea del grado de capacidad de Wattenberg.

He aquí el relato del Comandante Rasenack, de los días fatales que siguieron:

*8 de Diciembre.* Ayer encontramos instrucciones exactas sobre la zona de concentración de todos los barcos británicos, que zarpan con carnes y cereales de Buenos Aires y Montevideo hacia Gran Bretaña. Es interesante saber que desde allí los barcos se dirigen como unidades independientes al punto de concentración de los convoyes en Freetown. Su circuito comprende el gran círculo por el centro del océano, por aguas que hasta ahora, creíamos completamente libres de tráfico.

Así sacamos en consecuencia que el barco desconocido que encontráramos la noche anterior, debía haber sido uno de esos barcos solitarios, porque cuando estábamos ejercitando nuestros reflectores, nos encontrábamos exactamente en una de esas rutas del gran círculo, que une al Río de la Plata con Freetown.

Ahora tenemos que cambiar nuestro punto de reunión con el ALTMARK, ya que la mayoría de ellos se encuentran en estas rutas hasta ahora desconocidas para nosotros.

Continuamos nuestra búsqueda por la ruta que el STREONSHALH tomara desde el Plata, pero no encontramos nada.

*9 de Diciembre.* Continuamos la búsqueda por la misma ruta. Nuestro Alto Comando Naval nos informa que un convoy británico, compuesto por cuatro barcos, de un total de 30.000 toneladas, zarparía de Montevideo protegido por un crucero auxiliar. ¡Esta noticia levanta nuestros ánimos! Desde el comienzo de las hostilidades, nuestro Capitán ha deseado encontrar un convoy. Parece que ahora nuestros deseos se cumplirán. Ya hemos hundido 50.000 toneladas y si conseguimos atrapar a este convoy, habremos llegado al tonelaje total hundido por el EMDEN durante la primera guerra mundial. Nuestras miradas ansiosas otean allende el horizonte, pero no vemos nada.



*10 de Diciembre.* Nuestro Capitán, basándose en el resultado de la Batalla de las Malvinas y del hundimiento del EMDEN y otras unidades, había llegado a la conclusión de que un barco como el nuestro, operando fuera de su base por sí solo, nunca debe aproximarse demasiado a una costa, o internarse en aguas que podrían estar controladas desde bases terrestres. Los barcos alemanes que se hallaron en tales circunstancias durante la primera Guerra Mundial, enfrentáronse con ese problema, que resultó ser el principio de su fin. En todos nuestros movimientos, nuestro Capitán mantúvose, hasta entonces, fiel a sus principios, aún cuando fueron pocas las oportunidades de encontrar barcos en medio del océano. Su consideración primordial era, ante todo, la seguridad de su barco. Sólo ahora, cuando buscaba la oportunidad de un triunfo final, decidió arriesgarse, y jugarse el todo por el todo.

Continuamos en zigzags por esta ruta, pero no encontramos nada. Se nos informa que el HIGHLAND MONARCH, de 12.000 toneladas, ha zarpado, pero no lo encontramos. Supongo que convoyes y barcos como ése, navegan más cerca de la costa...

*11 y 12 de Diciembre.* Sin acontecimientos. Nos acercamos gradualmente al punto de concentración de los barcos mercantes que van y vuelven del Río de la Plata. Allí tendremos que encontrar algo, al menos al crucero que hace la guardia.

El lector se hará cargo del drama de la situación. No esperaba el Comandante **Rasmack** y probablemente el mismo Capitán Langsdorff, encontrar a los tres cruceros de Harwood y aún menos concentrados, a pesar de que el Capitán Langsdorff había sido advertido desde Berlín de que estos barcos encontrábanse entre Río de Janeiro y el Plata.

Pero esta situación está mejor relatada en el siguiente pasaje, extraído de "El GRAF SPEE en 1939; La versión Alemana".

Cerca del mediodía del 6 de diciembre, a 24° 27' S., 19° 45' O., reuníase con el ALT-MARK para cargar combustible y trasbordar a la mayoría de los prisioneros. Este sería su último encuentro. El buque tanque se separó a la madrugada y el GRAF SPEE continuó su marcha hacia el Oeste. Esa tarde interceptó y hundió al STREONSHALH (de 3.895 toneladas) a los 2° 01' S., 27° 50' O. Este fue su último triunfo...

El GRAF SPEE había hundido un total de 50.089 toneladas (9 barcos).

Siguió entonces rumbo al Plata, donde esperaba interceptar a los buques que zarpaban de Buenos Aires.

Entretanto, el 4 de diciembre, el GRAF SPEE recibía del Almirantazgo alemán un cálculo aproximado de las últimas posiciones de los barcos de guerra enemigos, y señalaba especialmente, que el AJAX, el ACHILLES, el EXETER y el CUMBERLAND, se hallaban en costas sudamericanas, entre Río y el Plata. También señalaba la posición de los siguientes barcos: En Africa Occidental (Dakar-Freetown): el RENOWN, ARK ROYAL, PROVENCE, BRETAGNE, HERMES, ALBATROS, 3 cruceros pesados y varios destructores y submarinos. En Sudáfrica, el SHROPSHIRE, y el SUSSEX.

El 9 de diciembre recibieron informes de que el ACHILLES hallábase en Montevideo. La partida del barco mercante británico HIGHLAND MONARCH, (de 14.000 toneladas) estaba fijada, más o menos, para el 5 de diciembre, y la del ANDALUCIA STAR, de Buenos Aires, para el 8 de diciembre, (Langsdorff estimó probable que este



último encontraríase por las inmediaciones del SPEE, el 10 de diciembre, si continuaba rumbo al noreste) y que el RENOWN y el ARK ROYAL operarían desde Cape Town. Estos, entre otros, eran los datos diarios que recibíamos de la Inteligencia Alemana en ese entonces.

NOTA: del redactor del relato citado del Almirantazgo:

No ha quedado copia alguna ni del cuaderno de bitácora ni del Diario de Guerra del GRAF SPEE a partir del 10 de diciembre de 1939.

Los apuntes del Oficial de Comando, correspondientes a los días 11 y 12 de diciembre, existieron solamente en borrador. Estos, y todos los informes relacionados con la batalla del 13 de diciembre de 1939, fueron destruidos junto con otros documentos secretos, antes del hundimiento.

Por lo tanto, toda información relativa al período posterior al 10 de diciembre, ha tenido que recopilarse de los relatos de los sobrevivientes del GRAF SPEE, de los archivos del Agregado Naval alemán, y de otros varios archivos oficiales y semi oficiales, de la batalla y acontecimientos subsiguientes, basados en informaciones incompletas o de segunda fuente...

El 11 y 12 de diciembre, el SPEE continuó su trayectoria hacia el sudoeste, al estuario del Plata. El 12 de diciembre llegó a la supuesta senda marítima y procedió en su curso hacia el sudoeste, con la intención de patrullarla de un extremo a otro durante la noche. Si al día siguiente (13 de diciembre), no encontraba nada, no intentaría proseguir adelante, hacia el estuario del Plata, sino movilizarse hacia un área próxima al Golfo de Lagos...

(Veremos ahora qué cerca estuvo el GRAF SPEE de volver su rumbo al norte, en cuyo caso no habría tenido lugar su encuentro con la escuadra del Capitán Harwood).

A esta altura de la historia, debe recalarse que el Comandante Harwood, desde que se hiciera cargo del comando de la División sudamericana en 1939, habíase preparado metódica e implacablemente, para el caso de una guerra general, y en particular, para el de un acorazado de bolsillo con 2 o 3 cruceros, ya fueran éstos pesados o livianos, o de ambos tipos. No sólo adiestró perfectamente a sus oficiales y hombres, sino que visitó sistemáticamente todos los puertos de su apostadero, tratando de conocer personalmente a sus autoridades navales y portuarias, hecho que menciono en mi propio comentario cuando me refiero a las características personales del entonces Comodoro Harwood.

Nuevas evidencias de esta preparación minuciosa, aunque un tanto imaginativa, llegaron de dos fuentes. La primera, del Comandante Rodríguez Varela (ahora Contralmirante), enviado a bordo del GRAF SPEE, cerca de la medianoche, al llegar el nombrado barco a Montevideo y nuevamente a la noche siguiente para



inspeccionar sus averías. Este escribíome recientemente recordando que, cuando en 1937 estaba al mando de la corbeta HURACAN, el Comodoro Harwood, entonces a bordo del EXETER, habíale pedido, en una de sus visitas a Montevideo, hicieran una maniobra conjunta, en la cual el HURACAN representaría a un acorazado enemigo que tendría que refugiarse en el Río de la Plata, lo que le permitiría un mejor conocimiento de la navegación dentro del estuario! Lo que efectivamente aconteció nuevamente dos años más tarde, no con el HURACAN, sino con el GRAF SPEE, es un ejemplo característico de la larga preparación y la inteligente anticipación de Harwood.

La segunda evidencia notable descúbrese durante una conferencia mía sobre el GRAF SPEE, dictada en Ottawa en noviembre de 1961. Parece que durante un curso sobre guerra para oficiales superiores navales, dictado en Greenwich, durante el invierno 1935-36, Harwood había hecho mención de un plan de ataque a un acorazado. Este fue, en efecto, el plan que él adoptara en la Batalla, y que yo explicara en mi conferencia. El destacado oficial de la Marina Mercante Canadiense, Capitán J. A. Heenan R. C. N. (retirado allí en Ottawa), elegido para asistir a dicho curso, y uno de los integrantes del auditorio, fue el que me informó al respecto, después de la conferencia. Como experto oficial mercante, había sido incluido en la Reserva de la Marina Real Canadiense.

Finalmente, unas palabras sobre los tres capitanes de Harwood, al comando de los tres barcos que reuniríanse en "concentración" por primera vez. Del Capitán Woodhouse del AJAX, basta decir que fue el único oficial de la escuadra que tomó parte en la gran victoria de la Batalla de las Malvinas. El Capitán Parry, del ACHILLES, que al dejar la Escuela Naval de Dartmouth había ganado no menos de cinco distinciones, las llamadas "Certificado de Primera Categoría", notas sobresalientes y quien luego de la guerra sería nombrado Director de la Inteligencia Marítima; mente superior y gran coraje, como lo veremos durante la Batalla. Por último, el Capitán Bell del EXETER quien en medio de los terribles estragos sufridos por su barco, merecía ser llamado, el Sir Richard Grenville de nuestros tiempos, según el retrato que de él hace Tennyson en su famoso poema. Aún cuando estos capitanes nunca habían maniobrado conjuntamente hasta la tarde del martes 12 de diciembre, estuvieron, gracias a la previsión de Harwood, listos para lo que sucediera al amanecer del día siguiente, miércoles 13 de diciembre, día fuertemente para muchos, en ambos bandos, y muy especialmente para el Capitán Langsdorff y su barco, como lo demostraría el desarrollo de los acontecimientos.

Mis lectores ya están compenetrados de todo lo referente a los movimientos objetivos y subjetivos del GRAF SPEE durante los días 11 y 12 de diciembre, y de las intenciones del Capitán Langsdorff para el día 13, según versión alemana: y ahora vamos al lacónico relato de Harwood, sobre el desplazamiento de su barco, que se cita en un pasaje posterior, del despacho suyo ya mencionado.



6. Procedióse a la concentración de los tres barcos a las 7 de la mañana, el martes 12 de diciembre, y luego me dirigí a la posición 32° S 47' O. Escogí esta posición en mi plano marítimo por ser, en ese momento, la arteria más congestionada de las apartadas rutas marítimas, es decir, el punto en que yo estimaba que un corsario enemigo podría inferir mayores daños a los barcos británicos.

7. Efectuada la concentración, envié a mis fuerzas el siguiente mensaje fechado a la hora 12 del día 12 de diciembre:

Mi plan de acción, tratándose de tres cruceros con acompañamiento contra un acorazado de bolsillo: Atacar inmediatamente sea durante el día o por la noche. De día, actuar como dos unidades, primera División (el AJAX y el ACHILLES) y el EXETER desviado para permitir observación de flancos. La primera División hará fuego en concentración. Por la noche, normalmente los estacionarán en conjunto y en forma abierta. Estar preparados para recibir el aviso ZMM que tendrá el mismo significado que el MM, excepto que, para la División, éste se interpretará como Barco Solo.

8. Amplié este último mensaje a la hora 18.13, el 12 de diciembre, en estos términos:

La señal ZMM tiene por objeto evitar torpedos, tomar al enemigo por sorpresa e interceptar su paso. Sin órdenes posteriores, los barcos deberán retirarse de la línea de fuego y virar su popa hacia detrás del nuevo buque guía. Este dirigirá la fila sin más órdenes, para mantenerse la decisiva línea de fuego.

Practiqué esta maniobra el 12 de diciembre al anochecer.

Y así fue la víspera de la batalla, la que ninguno de los dos bandos esperaba, al menos en la forma que iría a desarrollarse. Ya que la tensión en el curso de este relato ha llegado al máximo, propongo mitigarla con un *intermezzo* digno de la famosa ópera de Mascagni, "Cavalleria Rusticana"; y lo haré narrándoles la extraña historia de un personaje secundario dentro del drama, pero que debía llegar a ser sin embargo, uno de sus protagonistas, justamente antes de su desenlace este personaje estaba esperando entre bastidores (por así decirlo). Se menciona en el libro de Michael Powell "GRAF SPEE" del cual ya se han citado otros pasajes.

Cuando la Compañía del Frigorífico Red Meat de Chicago, U. S. A., de lejana conexión con el Uruguay, ese distante país ganadero, envió a Mike Fowler a Montevideo, éste sabía tanto de Sud América y del Río de la Plata como la mayoría de los norteamericanos y de los ingleses, es decir, no sabía nada.

Contadas asistencias a la escuela secundaria, le habían dado una borrosa imagen de un continente en forma de pastinaca, al Sur de la Tierra de los Libres, al que concebían como formada por un número de países fáciles de confundir entre sí, sin la bendición de la democracia, que producía gauchos, indios y dictadores temperamentales en profusión, y que exportaba café de Brasil. También exportaba dictadores.

Es probable que un miembro del Directorio que le diera el empleo, hubiera leído a W. H. Hudson. Seguro que no fue Mike, Quizás algún viejo funcionario ejecutivo poseía una manoseada copia de "Los Pájaros del Río de la Plata" o se había entregado a sueños románticos leyendo "Mansiones Verdes" o "La Tierra



**Purpura**" y había sentido envidia de la juventud y la oportunidad de aventura que se le presentara a Mike. Pero Mike no soñaba cuando aceptó el cargo, el sólo soñaba luego de comer langosta caliente. Para él, éste no era más que otro empleo.

A su llegada a Montevideo, donde dijéronle que tenía que sentar su base, no sabía siquiera en qué lugar del mapa se hallaba. ¿Por qué tenía que saberlo? Le habían comprado el pasaje, y eso era todo. Fue pues, con no poca sorpresa y aprobación que descubrió que Montevideo era una ciudad grande y moderna, sobre la orilla Norte del Río de la Plata, (de cincuenta millas de ancho en ese punto); con uno de los más grandes y hermosos puertos naturales del mundo, con balnearios que se extendían por millas, a escasos metros de transitadas calles, con hoteles de lujo y rascacielos, y aún con los más modernos productos de la civilización, los bares y los clubes nocturnos.

Sobre la playa había un bar en particular, el de Manolo, que abría tarde y nunca parecía ansioso por cerrar; allí Mike sintióse realmente a gusto. Allí comía, allí concertaba sus citas, recibía mensajes, y el mismo Manolo hacía efectivo sus cheques.

Es positivo que durante los pocos años que precedieron a la segunda guerra mundial, el público uruguayo habíase interesado por las relaciones culturales con la Gran Bretaña como lo hacía con las de Francia, España e Italia. En consecuencia, pensóse que a una compañía norteamericana que operaba con un frigorífico en el Uruguay, donde en ese entonces considerábase a los EE. UU. como un país exclusivamente interesado en relaciones comerciales, le resultaría indirectamente provechoso para sus intereses, enviar un operario que filmara y documentara la vida de los paganos en el país, sobre los que escribiera el famoso escritor y naturalista W. H. Hudson.

La ~~venida~~ llegada de Mike a Montevideo, y su presencia en la época de la Batalla, fue por lo tanto, pura coincidencia.

Ese martes 12 de diciembre, Mike se hallaba en campaña "cumpliendo con su deber", por así decirlo, pero pensando en volver a Montevideo en las primeras horas del día siguiente, para tomarse un descanso, como veremos en el próximo intermezzo.



### PARTE III

## LA BATALLA EN LA MAÑANA, DICIEMBRE 13

### A) El encuentro

*Como en los días de Nelson, a la vista de mástiles al alba, 290 millas al Este del Río de la Plata.*

Antes de que apunte el alba y comience la acción, deseo que lean un excelente fragmento, imaginativo y reflexivo de mi buen amigo Mr. Dudley Pope, autor de "La Batalla del Río de la Plata". Aparece, como es de suponer, al comienzo del capítulo en que el autor se refiere al encuentro y a la Batalla.

"Si su nombre era Henry Harwood, Comodoro, Marina Real, entonces a las 6 y 10, mientras el GRAF SPEE identificaba a los cruceros menores, encontrábase tomando un bien merecido descanso en su litera del AJAX, que marchaba en zigzags, a una velocidad de 14 nudos... a un rumbo medio de 60 grados, seguido por el ACHILLES y el EXETER.

Desde las 4 y 50 hasta las 5 y 40, las tripulaciones de los tres cruceros encontrábase, como de costumbre, en sus puestos de acción matutina. La noche, imperceptiblemente, fue fundiéndose en el grisáceo amanecer, hasta que aclaró y la visibilidad extendiéndose gradualmente hasta unas veinte millas.

Y no había indicios del buque corsario alemán, ni de barco alguno. Los 360 grados del horizonte estaban completamente desiertos. La decepción apoderóse de Harwood por un momento creyendo que se había equivocado al suponer que el enemigo sentiríase atraído hacia el sector del Plata; pensó también que mientras él esperaba aquí, otros barcos mercantes a miles de millas de distancia, podrían haber sido hundidos antes de poder enviar señal, RRR...

Pero había tomado una decisión y actuó de acuerdo a ella. Ya no podía dar marcha atrás, sólo podía esperar, esperar a que los vigías divisaran algo o a que los radiotelegrafistas recogieran un mensaje dirigido a CCSAD-Commander-in-Chief South American Division (Comandante en Jefe de la División Sudamericana) - URGENTE... que le tra-  
jera noticias.



Con los últimos vestigios del alba, hizo ejercitar a los tres barcos con la señal ZMM, maniobra que utilizaría en caso de enfrentarse con un acorazado de bolsillo. La práctica de tiro en conjunto habíase planeado para más tarde, cometido éste que estaría a cargo del AJAX y del ACHILLES.

Finalmente, a las 5 y 40, las tripulaciones cambiaron sus puestos de la de acción matutina a la de defensa diurna. Solamente quedó bajo vigilancia un cañón en cada una de las torres blindadas, mientras que algunas de las calderas fueron apagadas para ahorrar combustible.

Si su nombre era Edgar Duncan Lewin, teniente y piloto del "Seafox", el avión del AJAX, era oficial de guardia y encontrábase en el puente conversando con el Capitán de Corbeta Richard Pennefather. Tenía a su cargo el control de un buque que costara 1.480.097 libras, aparte de las 133.000 anuales para su mantenimiento. Pero si el buque entraba en combate, su puesto de acción estaría en el "Seafox" controlando la caída de los proyectiles.

Si su nombre era Charles Woodhouse, Capitán de Navío y Comandante del AJAX, responsable por todo aquello pertinente al barco y por sus treinta y nueve oficiales y 554 hombres que componían su tripulación, encontrábase en su camarote, luego de haber estado horas antes en el puente maniobrando bajo las órdenes del Comodoro Harwood.

Pero si usted era uno de cinco oficiales o de cuarenta y ocho tripulantes del EXETER, o de cuatro tripulantes del ACHILLES, o de siete tripulantes del AJAX, tendría menos de dos horas de vida".

Tenemos a continuación un informe objetivo de "El GRAF SPEE; La Versión Alemana".

"En las primeras horas de la mañana del 13 de diciembre de 1939, el SPEE encontrábase a 34° 27' 30" S., 49° 55' O., con un rumbo de 155° a una velocidad de 15 nudos. Este había sido su rumbo durante la noche, pensando cambiar a los 335° a las 6 de la mañana para patrullar especialmente esta zona.

El cielo encontrábase despejado, la visibilidad extendíase a unas 20 millas... el avión no estaba en condiciones de entrar en acción.

Alrededor de las 5 y 52 aparecieron a estribor primero uno y luego cuatro delgados mástiles, a una distancia aproximada de 31.000 metros. Dióse parte al Capitán Langsdorff, el que ordenó mantener el mismo rumbo y la misma velocidad. A las 6 de la mañana el buque quedaba listo para entrar en acción. Ya para entonces podíase ver la estructura superior del buque a la derecha, lo suficiente como para identificar al EXETER. Los dos buques que le precedían debían de ser destructores por su baja estructura superior. El Capitán Langsdorff supuso que las fuerzas iban protegiendo a un convoy. Decidió atacar de inmediato a fin de acortar la distancia antes de que el enemigo aumentara la velocidad de su marcha, dado que (según el informe que redactara después de la batalla) "hubiera sido imposible librarse de tres perseguidores a la vez". A las 6 y 10 los dos buques más pequeños eran identificados como el AJAX y el ACHILLES, al tiempo que las banderas de señales informaban al SPEE que ahora lo habían visto e identificado.

El SPEE conservaba la ventajosa posición de sotavento y acercóse al enemigo a toda velocidad. A las 6 y 15 cambiaba su curso a 115°, marchando rápidamente rumbo a estribor para un combate a corta distancia. La fuerza enemiga continuaba su ruta rumbo



al Este. De acuerdo a los cálculos del SPEE, el EXETER marchaba a unos 17 nudos. Los cruceros ligeros navegaban en dirección al Este a gran velocidad aumentando rápidamente la distancia que los separaba del EXETER.

### *B) Los primeros cincuenta minutos*

Una vez más, y en este momento crítico, leamos un relato subjetivo de nuestro viejo amigo —como ha llegado a ser— el Comandante Rasenack, pero decididamente nuestro enemigo, en ese entonces.

*13 de Diciembre.* “Hicimos guardia toda la noche dado que nos hallábamos en el punto de concentración de los buques mercantes británicos (según los datos de la ruta secreta que halláramos en el STREONSHALH). A las 6 de la mañana marchábamos hacia el Este y estábamos a punto de tomar un rumbo opuesto. En ese preciso instante el vigía me informa: ¡“Dos mástiles a estribor!” Minutos más tarde desaparecía uno tras el otro en el claro cielo del amanecer. No vemos nada más. Aún cuando yo tampoco veo nada, paso el informe al puesto de control para que hagan girar el detector óptico hacia esa dirección, pues si allí hay un barco, podrá divisarse desde esa altura, pero no se ve nada. Debido a esta información mía proseguimos nuestro curso en vez de virar hacia el Oeste.

A las 6 cámbiase la guardia del equipo secundario. Deseando aprovechar las pocas horas que tengo libres, para tomarme un descanso, quítome rápidamente la ropa, pero no llego a descansar; suena la señal de alarma. Póngome sobre el pijama una camisa de polo y los pantalones y corro a mi puesto de acción, en el control principal de la artillería. Anuncian un convoy escoltado por un crucero auxiliar. ¡Por fin! ¡Parece que nuestra espera valió la pena! Dos horas más y habremos terminado con nuestro cometido, ¡un buen final!; y luego de vuelta a nuestra patria. Ahora infórmanenos desde el puesto de observación: “Uno de los enemigos es un crucero británico, al parecer el EXETER”; y minutos más tarde: “Hay tres barcos de guerra, el EXETER va acompañado por dos destructores”.

A las 6 y 17 abrimos fuego contra el EXETER. Nos encontramos a una distancia de 206 hectómetros. “El enemigo contesta nuestro ataque” infórmanme desde arriba. Presiento que no va a ser una batalla fácil pero tengo una enorme fe en nuestros cañones de 11 pulgadas.

El oficial de artillería ya ha dado instrucciones para apuntar al blanco, cuando informan desde la Torre A ¡que los cañones no giran! ¡Esto es lo peor que podía suceder! ¿Cuál puede ser la causa de esta interrupción? Recordé repentinamente que no hacía mucho tiempo nos habíamos encontrado en una situación similar y que la culpa había sido del imán de seguridad. Como no puedo abandonar mi puesto envío a mi primer mecánico a que lo revise y vea dónde se encuentra la falla. Este sale volando e infórmanme que un tornillo del imán se ha soltado; el aparato rectificador de altura ha quedado, por lo tanto bloqueado. Hay que desconectar el cañón del centro para que funcione independientemente. Esto se ejecuta con toda presteza y formando un puente podemos disparar nuevamente con tres cañones. Siento un gran alivio cuando oigo que la torre A está funcionando nuevamente a intervalos regulares, aún mejor que durante las prácticas.

Ahora las torres grandes están funcionando perfectamente. ¡Nuestro destino depende de ellas! A una hora de combate nuestro tiroteo continúa con precisión y regularidad.



Y ahora dejemos al Comandante Rasenack, ya en su puesto de acción, bajo la cubierta blindada, en el control central de artillería, y trepemos por la escalerilla hacia la cabina del Capitán en la que se halla la carta de navegación y donde encuéntrase el Capitán Wattenberg, Oficial de Navegación y del Estado Mayor de Operaciones, junto al Capitán. El primero le dirá cómo reaccionó Langsdorff.

“Langsdorff decidió, de inmediato, atacar y acortar la distancia, de acuerdo al plan que trazara en su memorándum del 26 de noviembre, es decir, unos quince días antes. Proponíase infligir serias averías a los cruceros más veloces y perseguirlos antes de que escaparan. Pero sí esperaba que los cruceros irían a proteger al barco mercante.

Luego de informarle de que habíamos divisado al enemigo, (Langsdorff encontraba en ese momento en la cabina junto a la carta de navegación) y recordarle, como era mi obligación, sobre la orden en vigencia, de acuerdo a la cual debía evitar aún las fuerzas menores enemigas, contestó luego de breve reflexión: “Sospecho que se trata de un convoy; las fuerzas que lo acompañan saldrán a protegerlo y entonces nos ofrecerán un buen blanco hacia donde apuntar”. Langsdorff luego ordenó: “Despejen el barco para la acción”, y encaminóse hacia la cofa del trinquete desde la cual dirigió la operación diciendo “¡Ahora veremos!”

Sabemos que Langsdorff, al avanzar hacia el Plata, contaba con la presencia de acorazados enemigos. Decidió luchar (*auf Kampf eingestellt*) y durante su viaje desde el Cabo hasta la nueva zona de operaciones, preparó para ello, tanto al barco como a la tripulación. Con lo que no había contado era con que su adversario, el Comodoro Harwood, le esperaba allí, con su escuadra igualmente preparada para el encuentro, para el cual había trazado un plan, que había ensayado con toda minuciosidad. Quiero decir con esto que no habíamos calculado, que al encontrar concentrada a una escuadra, ésta se hallaba en el mejor estado de preparación, para un encuentro el 13 de diciembre.

Con el conocimiento posterior de la situación en que nos hallábamos en ese momento, estoy de acuerdo con el Almirante Krancke, que haber retrocedido para evitar el encuentro, en esa mañana del 13 de diciembre, hubiera sido una falsa maniobra. Si Harwood enviaba un avión en vuelo de reconocimiento, pronto daría con nosotros. Entonces la iniciativa hubiera partido de él, y habría llevado a su escuadra al ataque, de acuerdo al plan que trazara, teniendo la luz y el viento a su favor.

Ahora conocerán la opinión del piloto del único avión que siguiera el desarrollo de la Batalla (en el que iba como observador el ya fallecido Teniente R. E. N. Kearney), es decir, el piloto del avión del AJAX, entonces Teniente Duncan Lewin, a quien posteriormente se le otorgó la Cruz de Servicio Distinguido, y que ganó luego la condecoración “D. S. O.” (Distinguished Service Order) o sea la Orden de Servicio Distinguido, al actuar como Comandante de una escuadra de aviación del barco H. M. S. ARK ROYAL. Lewin sirvió más adelante en el Pacífico, junto al Almirante Vian que escribió el prefacio de la versión inglesa de este libro, y comandó luego el grupo aéreo del H. M. S. GLORY, en aguas coreanas, bajo muy difíciles circunstancias, desde 1952 hasta 1953. En 1956 fue nombrado Director de Planeamiento del Almirantazgo, posición clave de suma importancia. En 1957, retiróse voluntariamente de la marina para integrar la compañía aeronáutica Blackburn,



de la que llegó a ser Gerente Director en 1960. Pero como esta compañía fuera absorbida por la gran corporación aeronáutica Hawker Siddeley, es actualmente Gerente Director de la llamada División Blackburn. Como se ve, el Capitán Lewin, hizo una carrera naval excepcionalmente brillante. Esto influye para que su amplio e importante aporte a nuestro libro, resulte de sumo interés. Cada parte de su relato encierra un interés propio, lo que ha hecho difícil la selección de los pasajes para la versión española.

Como piloto del avión les explicará, primero, por qué razón no se efectuó un vuelo de reconocimiento en las primeras horas del día 13 de diciembre, omisión aparente, que dejara perplejos a los expertos en materia de aviación.

"En primer lugar, aunque la intuición del Comodoro Harwood, al concentrar sus fuerzas donde lo hizo y cómo lo hizo, fue ampliamente justificada por los acontecimientos, convengo en absoluto con el Almirante Parry y Woodhouse en que, hasta el instante en que el SPEE fuera identificado, habíamos dudado que en realidad se presentaría en esta zona, y ninguno de nosotros pensó en la posibilidad de que lo iríamos a divisar en las primeras horas de ese día.

Habíamos cumplido con las obligaciones matutinas rutinarias en nuestros puestos de acción y todo seguía tranquilo. Durante los últimos ciento y tantos días, habíamos visto alrededor de otros tantos barcos mercantes, en las ocasiones en que éstos navegaban por las rutas comunes, siempre apareciendo primeramente en el horizonte como un penacho de humo hasta que se les veía totalmente.

Al contarles todo esto, dejo hablar a mi memoria para que les repita las opiniones recogidas en la sala de guardia del AJAX. Eramos muy jóvenes, muy irrespetuosos, y habíamos vivido en comunidad, durante casi dos años, bajo la extrema tensión hospitalaria sudamericana. Como es de suponer, deseábamos entrar a combatir si tal oportunidad presentábase en nuestro camino, aunque nos reservamos el derecho de juzgar lo que pudiera acontecer. Tampoco habíamos oído el furioso disparo de un cañón, y nos parecía poco probable que nos enfrentáramos con el primer combate naval importante de la guerra. El SPEE podría haberse dirigido nuevamente hacia el Océano Indico, haber pasado rápidamente por la costa Oeste de África, o bien haber vuelto a su patria por el centro del Atlántico.

"Aún el Comodoro Harwood, en sus conjeturas, pensó en dos posibles alternativas: que el corsario alemán marcharía rumbo a Río de Janeiro o bien a las Islas Malvinas. Ahora tenemos la confirmación del Oficial de Ruta del GRAF SPEE de que Langsdorff abrigó la intención de ir a la caza de barcos en las afueras de la bahía de Santos antes de dirigirse hasta el Sur rumbo al Plata, pero que, a causa del dato hallado el 7 de diciembre en el STREONSHALH, sobre la ruta secreta por la que navegaban los barcos mercantes, decidió al instante poner proa hacia el sudoeste".

Habo, sin embargo, otra razón. entonces secreta, por la cual fueran limitados los vuelos de reconocimiento, y ésto es lo que va a aclararnos el Capitán Lewin:



“Todo esto explica en parte por qué razón no hicimos un vuelo de reconocimiento al amanecer del día 13 (aunque había de realizarse uno más tarde en la mañana), pero *existió otro factor*, que creo no ha sido nunca publicado. A principios de año, el Almirantazgo había tomado en cuenta ciertos informes relativos a los alemanes; parece que éstos habían establecido bases submarinas en las costas brasileñas, lejos de las zonas habitadas. El AJAX fue equipado con cámaras infra-rojas, de largo alcance, para tomar fotografías aéreas de determinados trechos en la línea costera, sin entrar, por supuesto, en aguas territoriales.

También se nos autorizó, autorización ésta poco común, que aceptáramos la posible pérdida de un avión, si, para obtener esas fotografías, tuviéramos que descender sobre un mar embravecido. Como resultado de esta autorización, el Capitán Woodhouse y yo pusimos nuestro mayor empeño para recuperar nuestro avión, en tiempo borrascoso, hazaña ésta que creo no haya sido realizada hasta ahora, por equipo alguno. (Debido a un contratiempo que sufriera antes de la guerra, el segundo avión del AJAX tenía algunas averías que reparamos, dejándolo en condiciones de volar, pero ninguno de nosotros tenía confianza”.

Todo esto reducíase a que, para una guerra en alta mar, el AJAX disponía del único servicio de unidades aéreas, pero solamente contaba con un avión seguro, tal razón por la que los vuelos de reconocimiento fueran limitados.

Y ahora leerán algo que nunca fuera publicado y que sólo conocieran unos peritos.

“El resultado final de lo antedicho es que los vuelos de reconocimiento estaban estrictamente limitados. Sin embargo iba a tener lugar un reconocimiento durante la mañana del 13 de diciembre, y fue por ello que, luego del cumplimiento de las obligaciones en la acción matutina, Kearney cambió la frecuencia de onda pasándola de la verificación de tiro a la de reconocimiento, y en la prisa por lanzarnos al combate, no tuvo tiempo de invertir el conmutador. Recuerdo claramente este detalle, que los peritos olvidaron o pasaron por alto, porque afectóme personalmente ya que luego de cumplir, desde las 4 a las 8 de la mañana, mis deberes como oficial de guardia, no me atraía la idea de largarme a un importante vuelo de reconocimiento luego del desayuno. ¡No debí preocuparme, visto lo que sucedió!”

Y como es natural, surge la pregunta. ¿Por qué razón se necesitan dos ondas diferentes para reconocimiento y verificación de tiro? Efectivamente, al finalizar mi conferencia en Auckland, Nueva Zelandia, hízome esa pregunta nada menos que el Mariscal del Aire, Sir Keith Park, a quien tuve que responder que no lo sabía, y que haríame informar por el Capitán Lewin. He aquí su explicación:

“Era necesaria una onda para verificación de tiro que, al competir con las frecuencias de las descargas de cañón, no fuera interrumpida en absoluto. Si la onda utilizábase con otro fin, existía el peligro de que un avión, lejos del lugar de la batalla, en misión



de reconocimiento, al enviar un mensaje al barco, o éste al avión, no recibiera, uno u otro, parte de un mensaje vital sobre los datos recogidos. Por eso es que siempre existió el reglamento, y creo que aún se lleva a la práctica, de que un avión ocupado en una misión de verificación de tiro, tenga una frecuencia de onda propia.

En las circunstancias en que nuestra batalla fue librada, no hubo, en realidad, necesidad alguna de utilizar dos frecuencias de onda, dado que solamente un avión fue lanzado al aire. Esto, por supuesto, no podía preverse, pero creo que fue un acierto continuar con las dos frecuencias, es decir, una para reconocimiento y otra para verificación de tiro. Pongamos un ejemplo: si hubiéramos tenido más de un avión en vuelo de reconocimiento, y hubieran habido más barcos enemigos en esa zona, entonces hubiérase necesitado esa onda, de lo contrario ésta hubiera interferido con la onda de verificación".

Estas explicaciones, para el lector inteligente, han interrumpido inevitablemente el hilo de nuestra narración en este momento tan decisivo.

El Teniente Lewin, era el piloto del avión del AJAX, y en consecuencia, proseguiré la narración, ofreciéndoles un nuevo fragmento de la pluma de Dudley Pope, en el que explica cómo empezó a ver el humo del GRAF SPEE desde el AJAX, a las 6 y 10. Les diré dentro de breves instantes, por qué Lewin y el oficial de guardia del AJAX, entonces Comandante Pennefather, y yo mismo, estamos seguros de que el humo vióse por vez primera unos 7 u 8 minutos antes, es decir, poco después de las 6.

El EXETER también había visto el humo y recibió instrucciones para que cambiara su curso e investigara. Dos minutos más tarde comunicaba: "Creo que es un acorazado de bolsillo". Pero dejemos a Dudley Pope que relate la historia y nos cuente cómo vióse el humo desde el AJAX.

"El humo habíase visto desde el AJAX un minuto antes, a las 6 y 10. Apareció a babor como una mancha borrosa sobre el horizonte, cuando Swanston, el Cabo señalero, comunicóselo a Lewin. Podría ser de un barco mercante británico o neutral, rumbo al Plata. Pero en estos días había que sospechar de cualquier clase de humo... Aún así era poco probable que las chimeneas de un corsario enemigo despidieran tanto humo, delatando con ello su presencia; por otra parte se esperaba encontrar cierto barco mercante. El Comodoro habíale dado al EXETER una señal en código para que la transmitiera a un barco británico, el que a su vez, a su llegada a Montevideo la transmitiría al Cónsul británico. De este modo los cruceros no se verían en la necesidad de interrumpir su silencio radiotelegráfico. Lewin dirigióse entonces al tubo-teléfono e informó al Capitán Woodhouse, y luego al Comodoro Harwood de lo que viera. El Comodoro díjole que diera al EXETER la orden de investigar, y que si se trataba de un barco británico, hiciera la señal prevista. Mientras tanto el EXETER había visto el humo e izó la bandera de señales: ORIENTACION DEL HUMO 320 GRADOS.

Minutos más tarde, Swanston, el Cabo señalero, transmitía las órdenes del Comodoro al Capitán Bell: INVESTIGAR ORIENTACION DEL HUMO 324 GRADOS. SI SE TRATA DE UN BARCO MERCANTE CON DESTINO AL PLATA Y PRONTO A



ENTRAR A PUERTO TRASMITIRLE SU SEÑAL. Eran las 6 y 14. El EXETER acusó recibo de la orden y viró a babor, saliendo de su curso, en dirección al humo que extendiase hacia el noroeste.

Minutos más tarde Swanston comunicaba al Teniente Lewin que creía que el humo era de un acorazado de bolsillo. Lewin y Pennefather miraron bien con sus binoculares y dedujeron que lo que parecía ser un barco de guerra era sólo un penacho de humo negro. Muy pronto sin embargo, Lewin estuvo de acuerdo con lo que Swanston creyera ver, e hizo sonar los timbres de alarma... El Capitán Woodhouse subió al puente y Lewin explicóle la situación. A Pennefather, que aún dudaba sobre la identidad del barco desconocido, enviósele arriba, desde donde tendría mejor campo visual.

Ahora el EXETER y el GRAF SPEE acercábanse uno hacia el otro a una velocidad promedial de cuarenta millas por hora. A cada minuto veíaseles trepar sobre la curvatura terrestre, al encuentro uno del otro... A los dos minutos escasos después que el EXETER viraba hacia el lugar del humo, fue avistada la cubierta superior de un barco de guerra a las 6 y 16. El Capitán Bell dio órdenes para que los reflectores transmitieran al Comodoro Harwood, en el AJAX, la siguiente señal: CREO QUE SE TRATA DE UN ACORAZADO DE BOLSILLO. El Oficial de Torpedos, Teniente Comandante C. H. Smith, lo identificó entonces, definitivamente, como un acorazado de bolsillo del tipo del ADMIRAL SCHEER. Se izó de inmediato la bandera N, un triángulo amarillo rematado por una lengüeta azul, a la que seguía el número 322: ENEMIGO A LA VISTA, ORIENTACION 322.

El GRAF SPEE abriría fuego en cualquier momento. Llamóse a la tripulación a sus puestos de combate. Dióse parte a la oficina principal de radiotelegrafía del EXETER y se quitaron las cargas de profundidad de sus soportes. No había razón para tener cerca explosivos que las granadas enemigas podrían hacer estallar. Luego izáronse los pabellones de batalla; blancos pabellones que flameaban en las puntas de los palos de Trinquete y Mayor, en el peñol de la verga y en la botavara. Habían cuatro en total, por si a uno de ellos lo arrasaba una bala... Con su tripulación en los puestos de combate, sus cañones cargados apuntando al enemigo y prontos para la descarga, sus calderas aumentando rápidamente la presión y con sus pabellones de batalla flameando en el aire, el EXETER encontrábase listo para la desigual lucha".

Con respecto al panorama visto desde el ACHILLES, hay asimismo una historia gráfica, el momentáneo escepticismo y pronta verificación, de que éste era en realidad el acorazado de bolsillo que el Comodoro creyera que encontraríase esa mañana en esta zona. Pero la incredulidad de la mayoría de los oficiales la trascribe el Teniente de Artillería del ACHILLES, en una carta escrita unas cinco semanas después de la Batalla, cuando todos los acontecimientos estaban aún frescos en su memoria.

"Teníamos pocas esperanzas. Las obligaciones matutinas en nuestros puestos de acción —recuérdese que habíamos estado en el mar durante 112 días de los 120 que verificáramos la última vez— se cumplieron estrictamente pero sin convicción. Encaminé mis pasos hacia el TPI (Target Position Indicator: Indicador de Posición del Blanco), para



ver ese humo, pero una sola ojeada fue suficiente. Acababa de aparecer la punta de su chimenea y la parte superior de la torre de control veíase con inconfundible claridad. Fue un momento tremendo. Sabíamos cómo debíamos actuar. El día anterior nos habíamos concentrado y estábamos listos para enfrentar, precisamente, a este barco, y habíamos dicho lo que tendríamos que hacer y cómo hacerlo, en el supuesto feliz de que ese encuentro se produjera.

Al trepar a mi torre de control, recuerdo que pensé que la dedicación y el entrenamiento de toda una vida, íbanse a poner a prueba, y confieso que sentí un cierto estremecimiento estimulante”.

Ahora sabemos lo que pensaban los oficiales del AJAX y del ACHILLES. Leamos entonces lo que dice uno de los primeros Sub Oficiales del crucero pesado EXETER, que recibiría todo el peso de las devastadoras descargas de los cañones de 11 pulgadas del GRAF SPEE. Les describiré las maniobras en los puestos de acción matutina, a las 5 y 20, y cómo todo trocóse en realidad, una hora más tarde. Como el horizonte presentábase despejado, pensaron que ese sería otro día de rutinas.

En la cubierta de catapulta, calentábanse los motores de los dos aviones Walrus, llenando todo el barco con su ruido estridente... Los aviones regresarían más tarde, luego de efectuar su incursión aérea, descenderían sobre el mar, se les amarraría y levantaría con los guinches y se les depositaría nuevamente sobre la catapulta, en tanto que el barco marchaba.

Se oteó el horizonte de punta a punta, y ahora la aurora dejó ver un hermoso y diáfano cielo matutino. La brisa era tibia, el mar estaba calmo y el horizonte claro. Sonó la señal de relevo para la mitad de la tripulación de guardia, la que al dejar sus puestos dirigióse al baño común para higienizarse y hacer cientos de cosas más, propias de marineros, y ahora con más razón ya que la tripulación del barco estaba dividida en dos turnos, y pasaba de guardia la mitad del tiempo.

Los tres cruceros marchaban en formación, con el AJAX a la vanguardia, enarbolando la bandera del Comodoro, y el EXETER a retaguardia. El AJAX envió un mensaje al EXETER, y éste giró abandonando la línea para investigar el humo que apareciera en el horizonte. El EXETER no volvió más a la línea de formación.

Como resultado de su investigación, el EXETER informó que se trataba de un acorazado de bolsillo y envió un mensaje diciendo: “Voy a atacar”. En el EXETER, con el toque de alarma llamando a los puestos de acción, esta vez de verdad, y los clarines tocando a ‘Acción’ omitiendo la letra ‘G’ que significaba ejercicio, los mismos hombres volvieron sobre sus pasos, esta vez con más rapidez, y con su determinación reflejada en el rostro...

Como los alemanes fueron los primeros en abrir el fuego, oigamos nuevamente al Comandante Rasenack, el que en ese momento encontrábase en su puesto de combate debajo de la cubierta blindada, al ras de la superficie del agua.



“Fragmentos de granadas enemigas, que no dieran en el blanco, explotaron debajo de la superficie del agua, golpeando con un sonido metálico el costado de nuestro barco. ¡Es raro lo que uno siente en tales momentos!

No obstante, todos estamos tranquilos y seguros de nuestro triunfo. El personal encargado del control del fuego trabaja con presteza y precisión. Las órdenes que recibimos del control de artillería son claras y precisas. Se imparten con toda naturalidad, aún parecería sin importancia. Lo único fuera de rutina es el informe sobre el número de cañonazos que dieran en el blanco.

No se trataba de destructores sino de cruceros, y saco en conclusión que uno de ellos ya debe encontrarse fuera de combate, que uno de los otros seguirá su misma suerte, y que finalmente terminaremos con el tercero. ¡PUM! Este estampido no fue de nuestros cañones. ¿Dónde nos habrá golpeado? ¡Rastros de un torpedo a babor! Al virar bruscamente, el barco escora bastante, pero me tranquilizo al pensar que el torpedo ya debía haber pasado cuando llegóme la información...

Cuando nos aseguramos que nuestros enemigos eran tres cruceros, era muy tarde para cambiar de rumbo, porque ellos también nos habían visto y eran más veloces, y con la excelente visibilidad de estas latitudes, no hubiéramos podido librarnos de ellos, al menos de uno de los barcos de contacto. Un barco tal, podría, sin dificultad, enviarnos a uno de nuestros “amigos más grandes”, el que podría aniquilarnos desde una distancia fuera del alcance de nuestros cañones. Por tal razón nuestro Capitán nos ordenó abrir fuego antes de que el enemigo pudiera aumentar su velocidad y escapar de nuestro alcance. Cuando nuestro Capitán recibió el informe sobre el tipo de unidades con las que contaban nuestros oponentes, dijo secamente, sin quitarse la pipa de la boca: “Los aplastaremos”, y en vez de dirigirse al puesto blindado de comando, fue hacia el puente giratorio, en la cofa de trinquete. Desde allí puede ver mejor lo que esté sucediendo y dirigir la acción. Aún cuando las granadas de metralla y las esquirlas vuelan por doquier, y todos tratan automáticamente de guarecerse detrás de las planchas blindadas, él permanece en pie, firme, impartiendo sus órdenes. Es herido dos veces; en el hombro y en el brazo. Se desangra profusamente. Sin embargo sólo permite que le venden de emergencia. En otro momento, la concusión de una explosión de granada lo derriba al suelo y pierde el conocimiento. Llámase al primer oficial de comando, el que continúa dirigiendo la acción, pero nuestro Capitán pronto vuelve en sí y retorna al comando...

Ahora nuestra tercera o cuarta salva de artillería cae sobre el crucero pesado. Pero también su puntería es asombrosa, y sorprendente la rapidez con que una tras otra se suceden sus salvas. Una granada de 8 pulgadas, atraviesa la plancha blindada de nuestros cañones antiaéreos de estribor, de 10.5 centímetros. Mata a la mitad de la tripulación de artilleros, atraviesa dos cubiertas y finalmente explota en el generador de agua potable.

No muy lejos del control de artillería, y a una buena distancia debajo de la cubierta blindada, está Hans Götz, mecánico del cuarto de máquinas, que ahora nos ofrece sus impresiones, que registrara en su diario y fueran publicadas en la revista “Leinen Los” de la Asociación Naval Alemana, del mes de Abril de 1960.



Nuestros cañones de 11 pulgadas y la batería de 5.9, encontrábanse ya tronando sobre nuestras cabezas... Pero ahora los ingleses también habíanse colocado a tiro de cañón, pues no sólo podía oírse repetidamente el trepidar de la descarga de nuestros cañones, sino otro ruido desconocido, una detonación corta y seca. El segundo mecánico pestañeó y dijo: "No nos están tirando con papas solamente".

Nuestras torres de 11 pulgadas estaban lanzando salva tras salva cubriendo al EXETER. Los cañones de 5.9 pulgadas y los de 3.5 dedicábanse por completo a rechazar a los cruceros livianos que venían hacia nosotros. Las noticias del cuarto de comando de máquinas eran: El EXETER ha recibido un gran impacto directo y una de sus torres ha explotado. Luego con un repentino cambio de curso, nuestro barco viró hacia babor y nuevamente a estribor. Noticias del cuarto de comando de máquinas: Rastros de un torpedo a estribor y a babor. Ahora los cruceros livianos querían apresarnos como en una pinza y alejarnos del EXETER.

Más tarde nos enteramos que nuestro Capitán mismo estaba, en ese momento crucial, al timón y que habíamos sacado fuera del curso de los torpedos. El EXETER se aleja hacia el Sur, y muy averiado, envuelto en su humo artificial. Ahora nuestro tiroteo volcóse de lleno sobre los cruceros livianos, en marcha sinuosa. Así desarrollóse una batalla dramática, en la que también nosotros recibimos varios impactos directos en la cubierta superior. Nuestros enemigos encontrábanse a una distancia de 7.100 metros (unas 8.000 yardas), de manera que los cañones antiaéreos de ambos bandos participaron en el sangriento tiroteo.

Pero el daño más importante fue el producido por un impacto en el castillo de proa, poco más arriba de la línea de flotación, un boquete de unos cuatro metros cuadrados, por el que penetraban las olas cuando marchamos a máxima velocidad. Como esta avería no permitiría realizar un largo viaje, abandonóse el primer plan del Capitán, de escapar hacia el tormentoso Atlántico Sur y alejarnos del perseguidor.

Y aquí tenemos el relato de Harwood sobre este episodio:

14. El EXETER fue horquillado por la tercera salva de artillería lanzada desde el GRAF SPEE, una de cuyas granadas estalló en medio del barco, matando a la tripulación del tubo de estribor, destruyendo pasajes de acceso y acribillando a los aviones y reflectores. Hiciéronse preparativos para lanzar los aviones en catapulta, pero como ninguno de los dos marchaban, fueron arrojados al mar a fuerza de brazos.

15. A las 6 y 24, después que el EXETER dispara ocho salvas, éste recibió un impacto directo de una granada de 11 pulgadas, en el frente de la torre "B". La granada estalló con el impacto, inutilizando la torre, barriendo el puente al pasar al ras de él, matando e hiriendo al personal destacado allí, excepto al Capitán y a otros dos hombres, y bloqueando la entrada a la timonera.

16. El Capitán F. S. Bell, de la Marina Real, decidió entonces defender a su barco desde el puesto de control de popa, pero como éste hallábase incomunicado con la timonera, llevóle cierto tiempo para tenerlo nuevamente bajo control, y sólo pudo hacerse formando una cadena de mensajeros que pasáronse las órdenes del uno al otro.



Entre tanto, el EXETER había virado a estribor y estaba enfocando sus sectores "A" (los sectores en los que todos los cañones del armamento principal del barco se concentran, permitiéndole así dispararlos simultáneamente al enemigo), pero fue llevado nuevamente a babor siguiendo una orden que el oficial de torpedos, Teniente Comandante C. J. Smith, de la Marina Real pudo hacer llegar al puesto de control de proa.

Durante este lapso, recibieron dos impactos más de granadas de 11 pulgadas, en la parte delantera del barco.

17. El AJAX y el ACHILLES bombardeaban conjuntamente y parecían tener buena puntería. Iban acortando la distancia rápidamente y ganándole terreno al enemigo.

18. 6 y 30 - 6 y 38. Alrededor de esta hora, el GRAF SPEE cambió la dirección del fuego de una de sus torres, apuntando hacia la Primera División, bombardeando el AJAX tres veces, alrededor de las 6 y 31. La Primera División viró un tanto para evitar el fuego del enemigo.

Su armamento secundario bombardeaba alternativamente al AJAX y al ACHILLES, pero sin resultado positivo, aunque algunas salvas cayeron cerca de ellos.

19. A las 6 y 37, el AJAX lanzó al aire su avión pilotado por el Teniente E. D. G. Lewin, de la Marina Real, una maniobra excelente si se tiene en cuenta que en ese momento las torres 'X' e 'Y' funcionaban apuntando hacia adelante. Debido a una demora para establecer las comunicaciones telegráficas, el informe de la primera verificación de tiro no se recibió hasta las 6 y 54. Este método utilizóse durante el resto de la acción.

20. La Primera División viró nuevamente a babor a las 6 y 34, con el fin de acortar distancia.

Y aquí tenemos nuevamente a Dudley Pope en estos críticos momentos:

"Tan pronto vio al GRAF SPEE virar a babor, a las 6 y 37, el Comodoro Harwood dio órdenes al Capitán Woodhouse de marchar primero hacia el Norte y luego hacia el Oeste para acortar la distancia una vez más. Al dirigirse hacia el Noroeste, alejándose así de los tres barcos británicos, el acorazado de bolsillo comenzó a lanzar humo. Una humareda marrón y negra, que ocultó al barco durante largos períodos.

El oficial de guardia observó que marchaba moviéndose con bruscos zigzags para evitar las salvas de los tres cruceros, y comprobóse con satisfacción que la puntería de la artillería del GRAF SPEE fallaba más que la de los británicos.

El Teniente Lewin, piloto del Seafox, el avión del AJAX, ansiaba poder lanzarse al aire. Luego que el GRAF SPEE abriera fuego, preguntó al Capitán Woodhouse: "¿Puedo despegar?"

El avión sería útil para una verificación de tiro, pero las torres 'X' e 'Y' hallábanse, en ese momento funcionando a pocos pasos de la catapulta donde estaba el avión. En estos momentos la atención del Capitán Woodhouse hallábase concentrada en la intensidad del fuego. "Si puede", díjole, "pero no voy a hacer parar el fuego por usted".



Esto fue suficiente para Lewin. Con Kearney como observador, dirigióse hacia el Seafox, que había sido preparado de antemano para un vuelo, por Pennefather y el ingeniero subalterno, Arthur Monk. Las explosiones que salían de las bocas de los cañones de las torres 'X' e 'Y' hacían trepidar al avión cuando los dos hombres treparon a sus puestos. La catápulta giró y con el motor roncando con toda su potencia, el pequeño Seafox fue lanzado al aire.

Momentos antes Kearney descubría que la radio del Seafox marcaba la onda de reconocimiento de 230 kilociclos en vez de la de 3800 para verificación de tiro. Para abreviar tiempo decidió utilizar la primera, e hizo señas con la mano a los que estaban en la cubierta de señales, para que informaran a la oficina radiotelegráfica. El mensaje nunca fue transmitido, y esta omisión tendría un serio resultado al comienzo del combate".

Y ahora deseamos saber cómo Lewin despegó con su avión.

"Creo que se ha exagerado al hablar de las dificultades, no de la sensación desagradable en sí, del lanzamiento del avión. Durante la acción no se piensa mucho en lo que está sucediendo, como ya lo han dicho otras personas. El tiempo promedio de una pausa entre una salva y otra, oscilaba entre los 12 y 15 segundos en un tiroteo continuo, ya fuera para observación o por otras razones, pero en el asiento del piloto, no hay forma de saber cuándo será esa pausa. Lo que podíamos ver eran las maniobras de la torre 'X'. Sabíamos, de acuerdo al ángulo que formaban sus cañones, si estaban cargándolos y que si subían era para hacer fuego".

Permítaseme explicar que el avión estaba estacionado en el centro del crucero y que los disparos de los cuatro cañones de 6 pulgadas en la torre de popa, al bajar totalmente girando en forma circular, para bombardear al GRAF SPEE que encontrábase hacia popa, hubieran derribado el avión, si éste no las hubiera evitado alejándose de allí. Ahora escucharán lo que recuerda el Capitán Lewin cuando junto con su observador, el Teniente Kearney, encontróse a salvo en el aire.

"Cuando nos largamos al aire me preocupó un posible encuentro con uno de los aviones Arado del GRAF SPEE, que suponíase contaba entonces con cañones al frente, en tanto que el nuestro no tenía ningún tipo de armas. Efectuamos nuestra verificación de tiro a 3.000 pies de altura, mismo debajo de una extensa capa de nubes en la que nos refugiaríamos si nos atacaban. Aún tengo claramente grabada en mi mente la estampa del EXETER durante la acción y de las dos ocasiones en que, envuelto en humo desapareciera por largos períodos durante los cuales creí que habíase ido".

Al llegar a este punto deseo que lean el típico relato lacónico del Comodoro Harwood en el que se refiere a las serias averías que los tres tiros directos de granadas de 11 pulgadas infligieron al EXETER y de las del ACHILLES provocadas por impactos de esquirlas.

"A las 6 y 32, el EXETER torpedeó desde su control central de estribor cuando retomaba su curso hacia el Oeste, pero a las 6 y 37, el GRAF SPEE viró unos 150 grados hacia babor y navegó rumbo al Noroeste cubierto por el humo. El AJAX y



el ACHILLES dirigiéronse inmediatamente hacia el Norte y luego hacia el Oeste para acortar distancia y recobrar posición, teniendo que aceptar el pasajero abandono de sus sectores "A". Los dos barcos ahora proseguían su marcha a toda velocidad.

*De las 6 y 38 a las 6 y 50.* Alrededor de las 6 y 38, el EXETER cambió su curso hacia estribor para poder utilizar sus torpedos de babor. Luego navegó hacia el Noreste hasta cerca de las 6 y 54, para acercarse a la Primera División, enfilando entonces hacia el Oeste para mantenerse a distancia.

Durante éste tiempo el EXETER recibió dos impactos más de granadas de 11 pulgadas. La torre "A" quedó inutilizada y la segunda granada estalló en el cuarto de los cabos principales, provocando un gran incendio y haciendo reventar las cañerías del agua; este impacto inundó la santabárbara de las municiones de 4 pulgadas. Como ahora ninguna brújula funcionaba, el Capitán Bell utilizando una de un bote, mantuvo al EXETER en acción, con denodado esfuerzo, bombardeando desde su control con la torre "Y", mientras que el oficial de artillería, Teniente Comandante R. B. Jennings, de la Marina Real, controlaba el fuego desde la plataforma de los reflectores traseros.

A las 6 y 40, una granada de 11 pulgadas, pasó sobre el ACHILLES en línea recta al ras del puente, y explotó en el mar. Las esquirlas que levantara a su paso mataron a cuatro marineros apostados en la torre de control y aturdieron al oficial de artillería. El Teniente R. E. Washbourne, de la Marina Real, el Capitán Parry y el Cabo señalero principal que encontrábanse en el puente, recibieron leves heridas. La torre de control estaba intacta y a los pocos minutos retomó el control del que provisoriamente habíase hecho cargo el puente de control. Los sobrevivientes de la tripulación de la torre de control reemplazaron a las bajas con resolución y eficiencia.

Alrededor de las 6 y 46, la potencia receptora del aparato radiotelegráfico del ACHILLES, controlador del fuego, debilitóse y en adelante hubo de utilizarse la de control individual.

*De las 6 y 50 a las 7 y 08.* A las 6 y 56, el AJAX y el ACHILLES viraron hacia el Noroeste para abrir sus sectores "A"; el GRAF SPEE alteró frecuentemente su curso para evitar nuestros cañonazos, y desde las 7 en adelante utilizó humo en profusión; parecería como si tuviera en la popa algún aparato clorosulfónico, y que usaba también boyas para producir humo.

A las 6 y 50, el Capitán Bell, del H. M. S. EXETER, viró hacia el Oeste, y sostuvo todavía combate con el enemigo, tratando de apuntar con la torre "Y" a su blanco. El EXETER tenía ahora una escora de 7 grados hacia estribor, y algunos de sus compartimentos hallábanse inundados debido al impacto de una granada de 11 pulgadas debajo del castillo de proa. El GRAF SPEE todavía estaba bombardeando al EXETER, aunque el fuego del primero parecía estar distanciándose bastante del EXETER".

### *C) Los primeros cincuenta minutos en el EXETER*

El EXETER abrió fuego, y sabemos por el informe del Comandante Rasenack, con qué precisión lo hizo. Fueron, en efecto, tres disparos directos, aunque el primero pasó por la torre de control del GRAF SPEE sin causar daño, pero el EXETER reaccionó con rapidez. Aquí lo describe Dudley Pope:



"Momentos más tarde el GRAF SPEE marcó su primer blanco directo sobre el crucero. Una granada de 11 pulgadas pasó haciendo pedazos las escotillas de embarque sobre el puente de popa de la torre 'B', penetró en la enfermería, y saliendo por el costado del barco cayó al agua sin explotar..."

Pero al minuto de este impacto, el GRAF SPEE daría un golpe casi decisivo. He aquí un informe del Capitán Bell:

"... Luego de la octava salva de artillería, la torre 'B' recibió un impacto directo de una granada de 11 pulgadas, quedando inutilizada. Las esquirlas también mataron e hirieron a todo el personal apostado en el puente, con la excepción del Capitán, y de los oficiales a cargo del control de torpedos y de la artillería, y destruyó la entrada a la timonera..."

Pero, aunque la granada había hecho impacto en la torre 'B', el daño mayor lo causó en el puente, arriba mismo de la torre: la lluvia de esquirlas, semejante a la espuma lanzada por una gran ola, con la rapidez de un rayo, atravesó el delgado blindaje y las aberturas, rebotó en el techo metálico y mató e hirió, al caer, a casi todos los hombres parados en el puente.

El EXETER convirtiéndose, en una fracción de segundo, de un barco combatiente, perfectamente controlado, en una máquina sin control. La timonera hallábase destrozada; todas las comunicaciones que llevaban al cuarto de máquinas y al puesto del timonel estaban bloqueadas. El Capitán Bell había sido herido en el rostro. El oficial de navegación, el personal de derrota y los hombres estacionados a ambos lados del Capitán Bell, encontrábanse entre los muertos.

Bastáronle al Capitán Bell unos segundos, para darse cuenta que al haber perdido el control del barco, no podía seguir combatiendo desde el puente, y que en cambio tendría que hacerlo desde el puesto de control de popa. Impartió órdenes, y con los sobrevivientes, dirigióse a popa lo más rápido que pudo... al llegar, encontró que el transmisor de órdenes para el timonel y el teléfono no funcionaban, por tal razón toda esa sección encontrábase aislada. Bonham el guardiamarina, bajó corriendo desde su puesto de control hacia el puesto de timonel, llevando órdenes, en tanto formábase una cadena de mensajeros para que fueran repitiéndose las órdenes del Capitán Bell".

¿Qué impresión les causó a los cruceros ligeros los graves destrozos que recibiera el EXETER? El ayudante del Capitán Woodhouse, que como tal encontrábase en el puente, escribiómelo relatándome gráficamente un episodio que explica la aprehensión que experimentarían los marineros veteranos del AJAX, durante las primeras etapas de la Batalla:

"Como se sabe, encontrábame en el puente de proa con el Cabo Señalero Principal a mi lado. El EXETER había recibido un impacto, de una granada de 11 pulgadas, y podíamos ver claramente que hallábase mortalmente herido y cubierto de llamas de un extremo al otro. Al llegar a este trance, el Cabo Señalero hizo el siguiente comentario: "Parece que va a ser otra maldita Batalla de Coronel, Señor".



Veamos ahora cómo vieron desde el GRAF SPEE en qué condiciones desesperadas hallábase el EXETER. Lo relata el Comandante Rasenack.

"Allá, en el EXETER, las cosas deben andar peor... una columna de fuego, tan alta como sus mástiles, álzase sobre él. El crucero inglés ha virado y marcha en dirección opuesta. Nosotros también nos volvemos un tanto, para evitar que los cruceros ligeros pasen frente a nosotros y quedemos así formando una T. Nos dirigimos hacia el Oeste y bombardeamos al EXETER desde babor, en tanto nuestros cañones de estribor, de 15 centímetros, hacen fuego contra los cruceros livianos.

Nuestros cañones pesados hacen varios impactos directos sobre el frente del EXETER. Sus torres delanteras quedan silenciadas. Deben de encontrarse en muy lamentables condiciones. Nuestro Capitán evita el fuego enemigo con gran destreza. Aún cuando el fuego del EXETER va dirigido con precisión, sólo recibimos de este crucero dos impactos directos más. Una de las granadas pasa sobre el puente sin explotar o causar daños; la otra pasa más arriba, a un metro de la cubierta blindada, atraviesa el blindaje protector (de un acero de 140 milímetros de espesor), y la mampara blindada de estribor, explotando finalmente en medio del barco, entre otras dos manparas. Esta última granada nos ha causado daños considerables. La abolladura en la cubierta blindada es del tamaño de un plato y de una profundidad de 40 centímetros. La granada, sin embargo, no llegó a traspasar el blindaje. Es posible que en ese momento, el barco se hallara escorado en un brusco viraje, ya que la granada pasó en línea horizontal por la cubierta, y siguió volando hasta el lugar donde explotó.

Si esta granada hubiera caído un metro más abajo, sobre el costado del barco, o en ángulo con la cubierta, hubiera explotado en la sección Nº 4 del cuarto de máquinas y con resultados más graves. Murieron varios marineros y a los que recibieron quemaduras producidas por el gas al retirar los escombros, llevóseles a Montevideo.

Este impacto directo nos demuestra claramente que las granadas de 8 pulgadas son un peligro para un acorazado. Gracias a los continuos y rápidos impactos de nuestros cañones, y a la destreza de nuestro Capitán, evitose que el EXETER nos hiciera más daño".

En una carta que recibiera del Comandante Rasenack, éste dice lo siguiente:

"No sólo desearía que mencionara el poco daño que causaran las granadas de 6 pulgadas de los cruceros livianos, sino también del efecto sorpresivo de las de 8 pulgadas lanzadas desde el EXETER, las que traspasaron sin dificultad el blindaje protector del GRAF SPEE. Esta fue la razón por la que encontróse en grandes dificultades y echó por tierra la teoría de que *solamente otro acorazado saldría airoso luego de un mutuo bombardeo*.

El GRAF SPEE no recibió daños de importancia de ese tipo de granada, gracias a que consiguió abatir al EXETER de inmediato.

Cuando este hecho desconcertante llegó a oídos de la Marina alemana, ésta distribuyó a todos los oficiales de artillería un manual en el que se indicaba qué clase de granadas debían utilizarse para un determinado tipo de barco de acuerdo a la distancia.





Teniente, ahora, Capitán de  
Fragata F. W. Rasenack.



Capitán F. C. P. Harris, del  
buque mercante Clement.



Capitán C. Pottinger, del bu-  
que mercante Ashlea.



Capitán W. Stubbs, del  
buque mercante Doric Star.

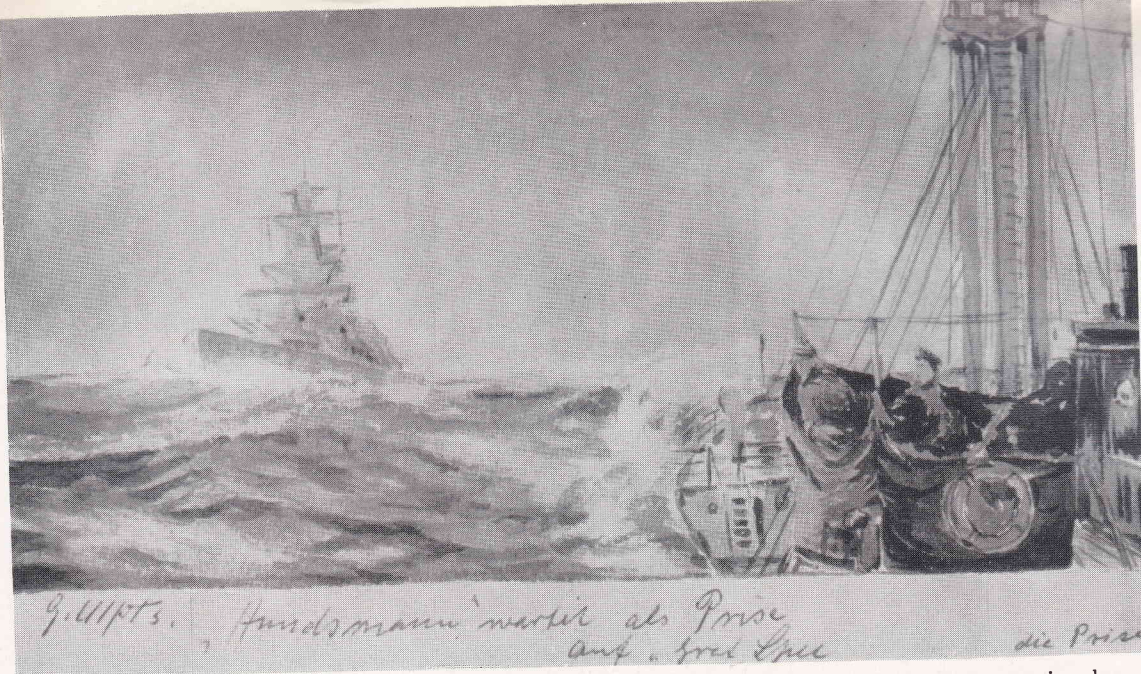


Comodoro Harwood al tomar el mando en Sudamérica en 1936; fotografía  
suministrada por Lady Harwood.



El Graf Spee acercándose al Newton Beech, pintura por el Teniente  
ahora Capitán Gerhard Ulpts, Oficial del Graf Spee, actualmente Ca-  
pitán y Piloto Jefe del Puerto de Hamburgo.





Marina del Graf Spee hecha desde el mercante capturado Huntsman por el Teniente Ulpts, ya mencionado.

Steuerhaus und Wand der Funkstelle. Splitter im Funkraum. - Keine Verletzungen -. Mit anerkennenswerten Mut hat der feindliche Funker versucht, die Alarmmeldung abzusätzen. In der Aufregung gibt er den Schiffsort so schlecht, daß er von keiner englischen Stelle richtig verstanden wird (nachträgliche Feststellung). Da er außerdem nicht mehr dazu kommt den Schiffsnamen abzugeben, ist der Feind zwar unterrichtet, daß ein englisches Schiff angehalten wurde, aber auch nicht durch Rückkoppel in der Lage, festzustellen, wo dies geschehen ist.

Die Alarmmeldung wurde von hier abgenommen, eine Weitergabe nicht beobachtet.

Es wäre aber besser gewesen, statt der M.G.C/30 mit 3,7 cm oder mit 10,5 cm zu schießen, um die Abgabe des Funkspruches unmöglich zu machen, weil die Wirkung der hochempfindlichen 2 cm Granaten nicht ausreicht, wenn der feindliche Funker Mut und Entschlossenheit zeigt. Das Verkehrsboot kommt unmittelbar nach Feuer einstellen längsseit des Dampfers. Der Kapitän verweigert zunächst jede Aussage.

#### Ergebnis der Untersuchung:

Motorschiff "Trevanion". Gebaut 1937.

5291 Br.Reg.T. mit 8835 t Zinkerz von Australien nach England.

Un primer facsímil extracto del diario de navegación del Graf Spee destacando el coraje del Oficial de radio del Trevanion, al continuar mandando la señal de emergencia bajo fuego, pero indicando sus errores de transmisión.



Capitán J. N. Edwards del buque mercante Trevanion.

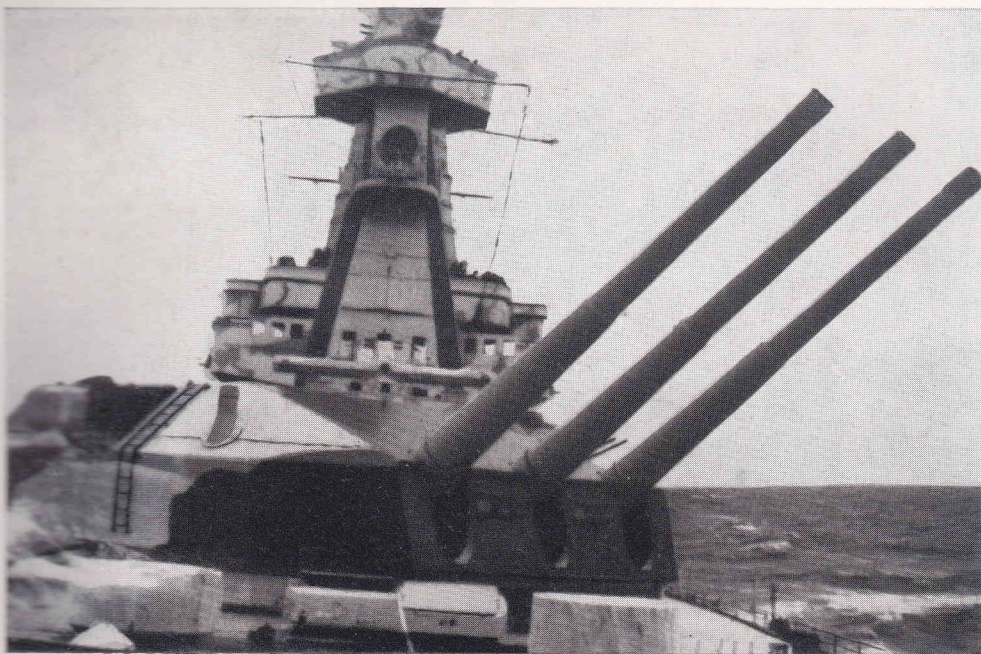


Teniente Gerhard Ulpts, Oficial del Graf Spee y pintor del cuadro arriba indicado.



Teniente de Reserva Bruno Herzberg, Oficial del Graf Spee.

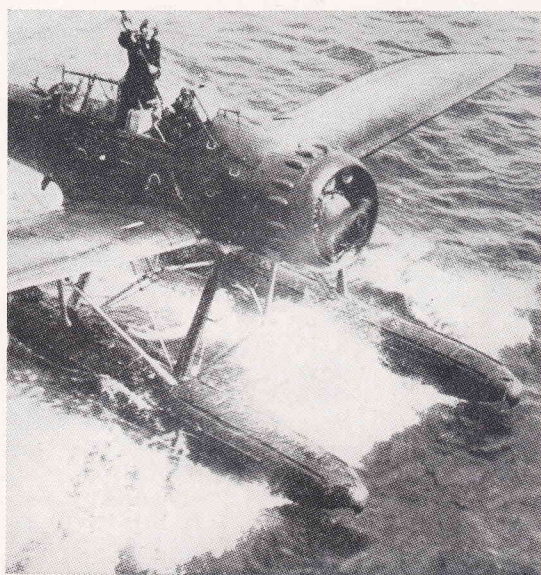




Cañones de 11 pulgadas del Graf Spee, en su ángulo máximo.

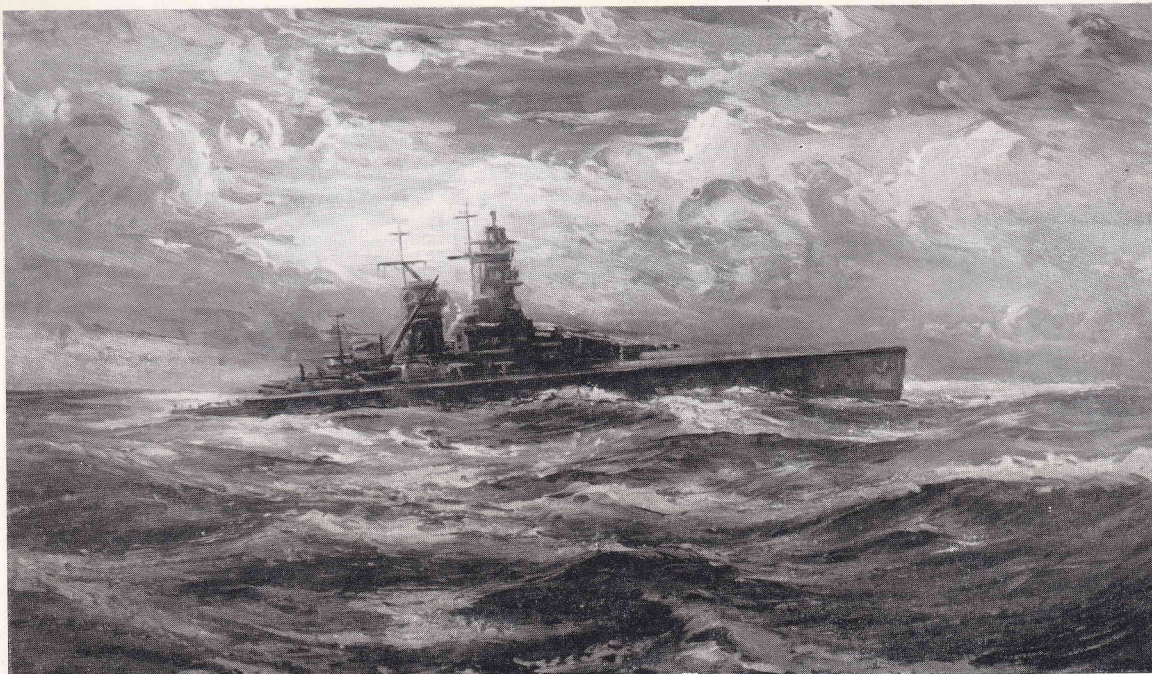


Miembros de la tripulación del Graf Spee bañándose en los trópicos



El hidroavión tipo Arado volviendo de un vuelo de reconocimiento.





Oleo del Graf Spee a la luz de la luna en los trópicos, por el Capitán Ulpts, que fuera presentado al Museo Nacional Marítimo de Greenwich en diciembre de 1963.



Arriba: el Capitán Langsdorff y su edecán el Teniente Kurt Diggins, a bordo del Graf Spee. Derecha: Un segundo extracto del diario de navegación del Graf Spee, conteniendo el memorándum preparado por el Capitán Langsdorff, el 26 de noviembre, que empieza diciendo que si el Graf Spee se encontrara con un barco de guerra enemigo al alcance de su artillería, procuraría dañarlo de tal forma que impidiera a su enemigo la persecución.

#### Schluss für die Fortführung der Operationen.

Operationsbefehl und ergänzende Weisungen der Seekriegsleitung.

1.) "Graf Spee" soll den feindlichen Handel so lange und nachhaltig ~~stören~~ <sup>wie</sup> möglich schädigen oder wenigstens beunruhigen, damit möglichst zahlreiche Streitkräfte laufend zum Handelsschutz eingesetzt werden müssen.

5.) Der Zustand der Maschinenanlage macht eine Werftüberholung erforderlich. Sie war von hier schon am 23. I für den Januar 40 vorgeschlagen worden. Die Zeit des Handelskrieges nähert sich daher ohnehin ihrem Ende.

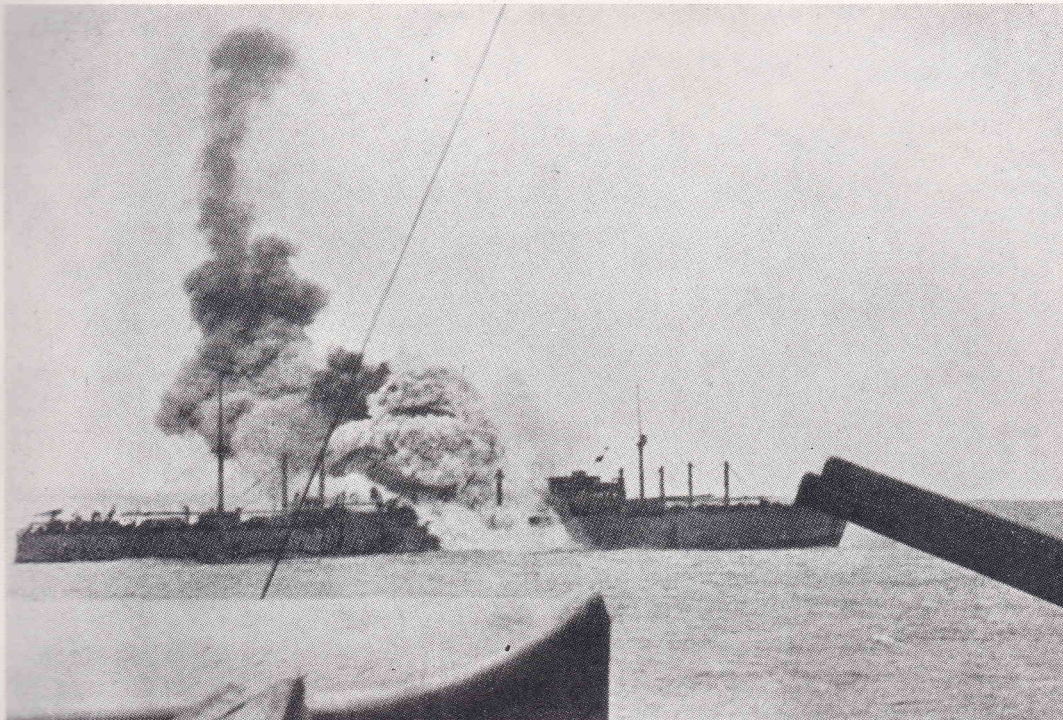
Es braucht daher nicht in gleichem Masse wie bisher auf die Möglichkeit Rücksicht genommen werden, dass das Schiff Treffer erhält. Wenn "Graf Spee" auf Gefechtsentfernungen herankommt, kann damit gerechnet werden, dass die starke Artillerie des Panzerschiffs

jeden zu erwartenden Gegner mit Ausnahme der "Renown" zum mindestens so beschädigt, dass er als Führungshalter ausfällt, dass andererseits zu erwartende Treffer den ohnehin beabsichtigten Rückmarsch nicht wesentlich beeinträchtigen können.

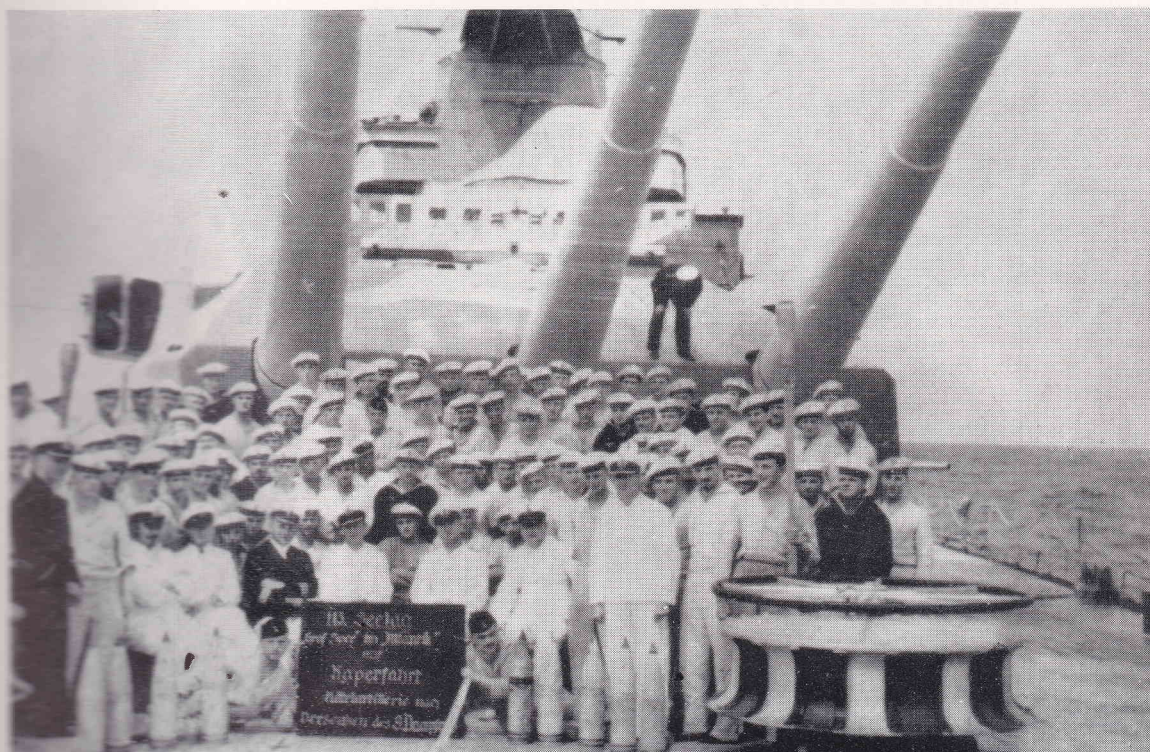
Bestehen bleibt dagegen, die Unmöglichkeit in den hellen Mondnächten des Südatlantiks irgend welche entscheidenden Waffenerfolge zu erreichen oder schnelle Führungshalter abzuschütteln.

.) Gerade weil "Graf Spee" aus dem Südatlantik verschwindet und noch nicht abzusehen ist, wann ein zweiter Handelszerstörer hier operieren kann, ist ein auch objektiver bedeutsamer Erfolg vor Verlassen des Ge-



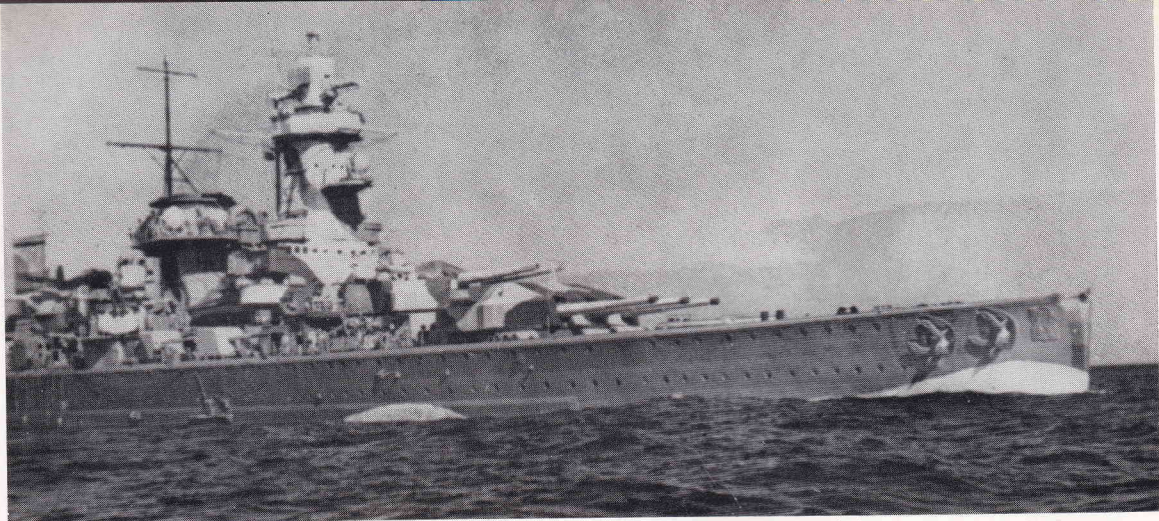


El hundimiento del mercante Doric Star el 2 de diciembre de 1939.



La tripulación de artillería del Graf Spee. Fotografía tomada por el Capitán de Fragata Meusemann tres días antes del combate.





El Graf Spee camouflado con una torre de proa artificial.

Dampfer funkt erneut. Feuer wieder eröffnet,  
worauf der Dampfer endgültig mit Funken aufhört.

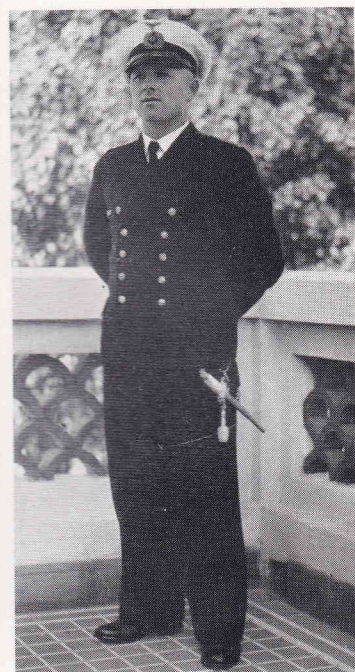
V-Boot mit Prisenkommando an Bord.

#### Ergebnis der Untersuchung:

Dampfer "Tairoa", 7983 Br.R.T., gebaut 1920,  
von Australien nach England, Ladung in luft-  
dicht abgeschlossenen Kühlräumen Gefrierfleisch  
und Butter, ausserdem Wolle. Ein Heckgeschütz.  
Nach dem Anhalten hat der Kapitän Befehl gege-  
ben entsprechend der Anweisung der Admiralität  
die Alarmmeldung zu funken.

Die ersten 3,7 cm Granaten haben Kartenhaus  
und Funkstelle getroffen. Der Funker hat zum  
Schluss auf dem Boden liegend versucht, seine  
Meldung abzusetzen, bis durch Sprengstücke sein  
Sender ausfiel.

Un tercer extracto del diario de navegación del Graf Spee que concierne al Tairoa alabando el coraje de su Oficial de radio, Mr. P. J. Cummings, M. B. E.



Herr Martin Kelke, Contramaestre del Graf Spee.



Capitán W. B. S. Starr del mercante Tairoa.

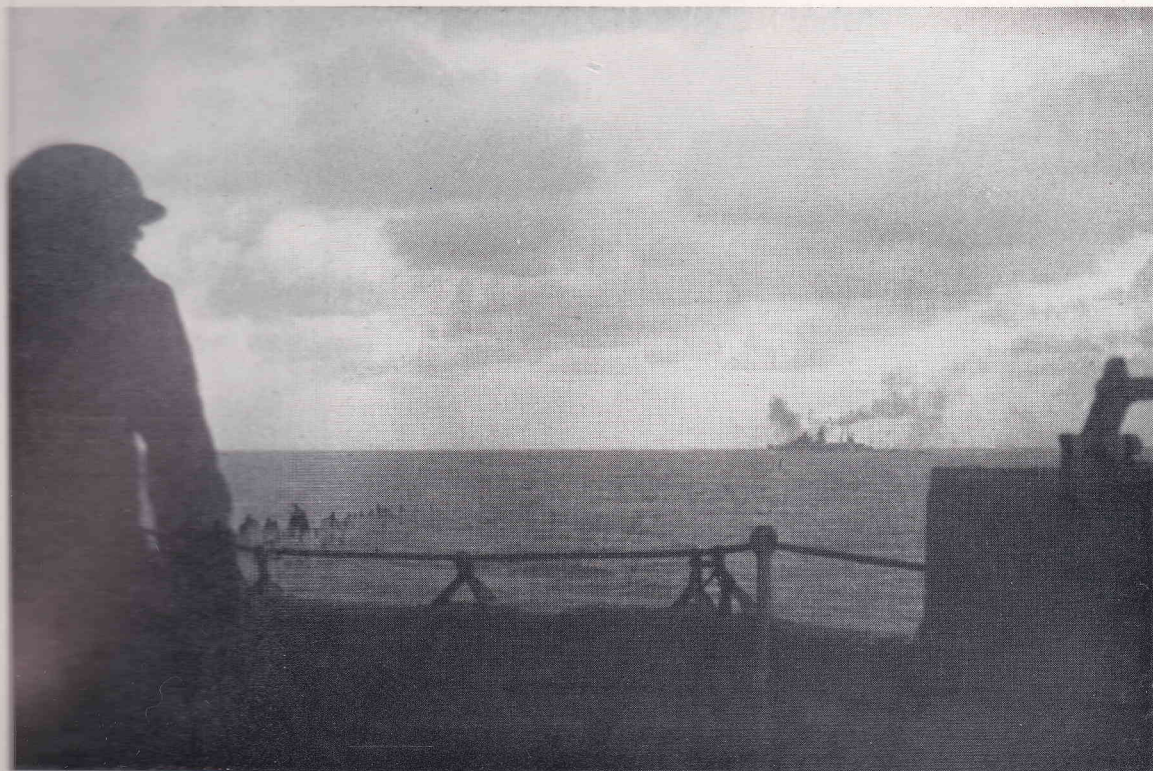


Mr. P. J. Cummings, M. B. E., Oficial de radio del Tairoa al encontrarse con su hija después del combate.



Teniente Schünemann, Oficial del Graf Spee, en una estancia del Uruguay en enero de 1940.



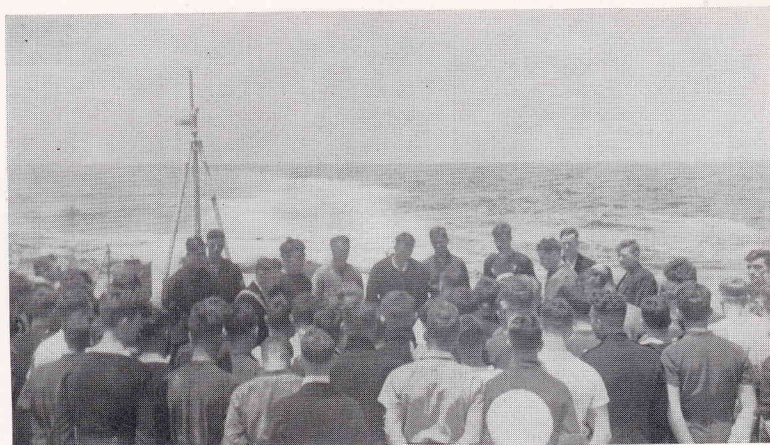


El Ajax disparando una salva, visto desde el Achilles (fotografía proporcionada por el Almirante Washbourn).



Un tiro del Achilles que casi da en el blanco (fotografía tomada desde el Graf Spee por el Contramaestre Martin Kelke).

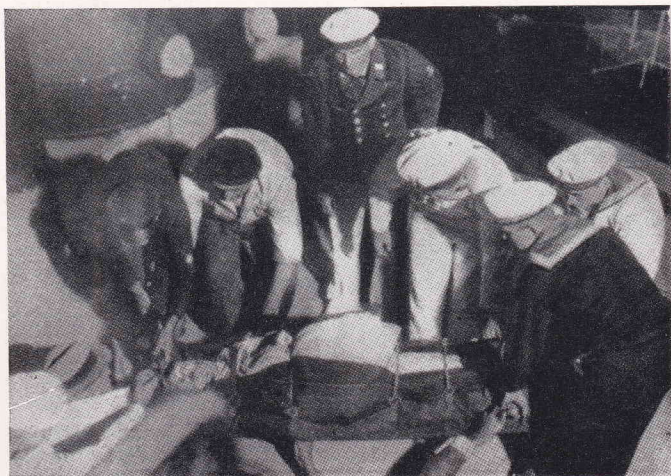




Izquierda: En el puente del Achilles durante el combate; Capitán Parry (sentado) después de haber sido herido en las piernas; Teniente George Cowburn, D.S.C., a su lado. Derecha: El funeral de los siete hombres muertos en el Ajax, vista general hacia popa.



Vista de cerca del funeral en el Ajax, en el cual el Capitán Woodhouse, a la derecha, se destaca como figura prominente.



El primer herido del Graf Spee que fuera desembarcado en Montevideo a la medianoche del 13 de diciembre; corría peligro de perder la vista.



Teniente de artillería del Achilles, herido.





El Capitán Langsdorff hace el saludo naval durante el funeral de los 37 miembros de la tripulación alemana muertos en combate.

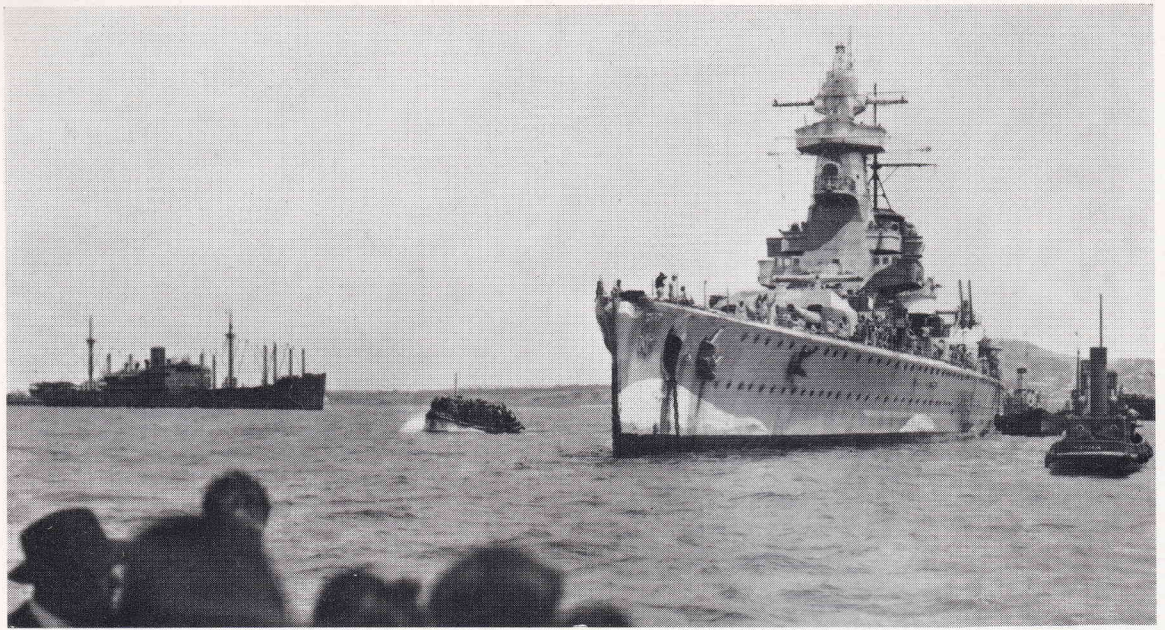


El Capitán Langsdorff con el Agregado Naval; el Capitán Natchur habla con el Ministro alemán Herr Langmann (segundo) en el muelle de Montevideo.

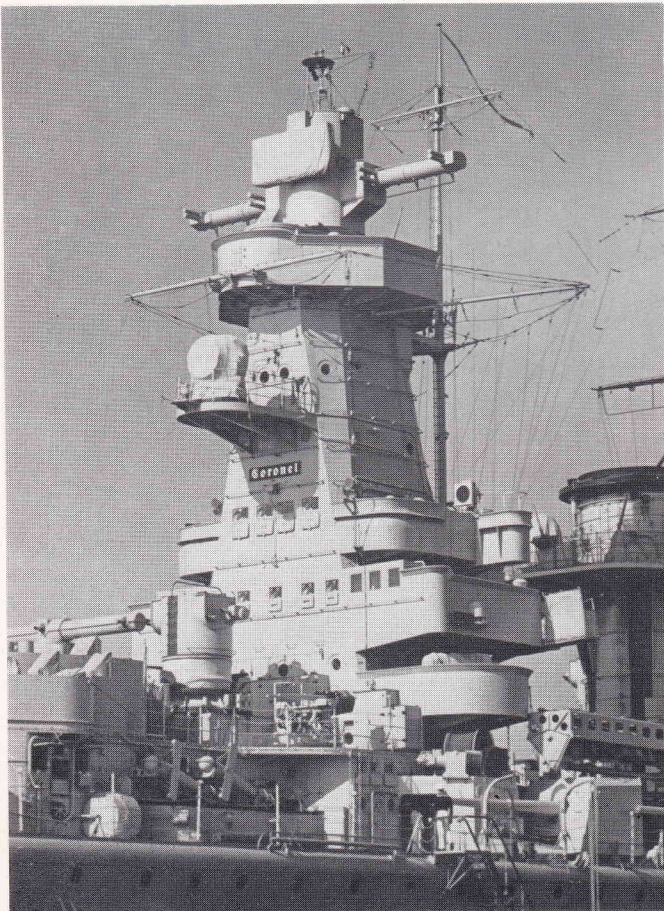


Comodoro Harwood con el Capitán Parry a bordo del Achilles.





El Graf Spee y el Tacoma en el puerto de Montevideo después del combate; nótese el boquete de una granada en la proa del Graf Spee.



Torre de control del Graf Spee mostrando claramente el tope, el "puente de la paz" y el puesto de comando blindado.



El Capitán Woodhouse del Ajax, ahora Almirante Sir Charles Woodhouse, K.C.B.



Comandante Everett del Ajax, ahora Contralmirante D. H. Everett, C. B., C. B. E., D. S. C.





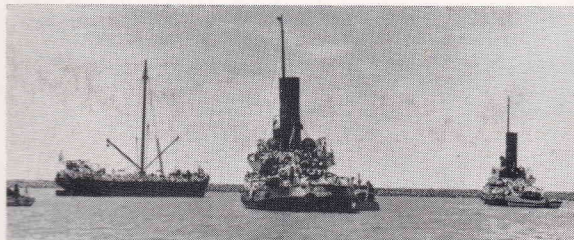




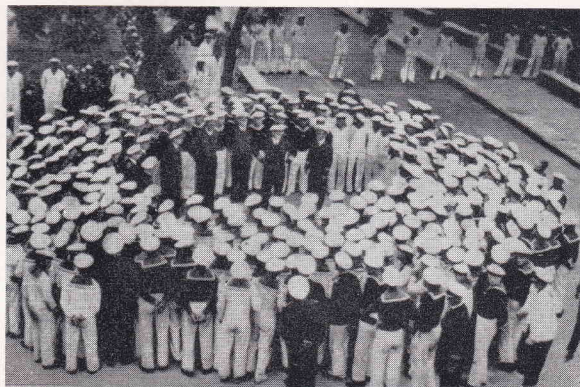
Al anoecer el Graf Spee sigue incendiándose; cómo es visto desde el oeste por los cruceros británicos.



Las chatas transportando la tripulación del Graf Spee llegan a Buenos Aires, dársena norte. El rascacielos que se ve en el fondo es el famoso edificio Cavanagh.



Las dos chatas y el remolcador esperando fuera de puerto.



El Capitán Langsdorff se dirige a la tripulación de una de sus cuatro divisiones en el Hotel de Inmigrantes, antes de su suicidio esa misma noche.



El Capitán Langsdorff al desembarcar en Buenos Aires leyendo los periódicos que condenan violentamente su acción. El Capitán Kay (con prismáticos) a su izquierda, y el Comandante Wattenberg a su derecha.





El funeral del Capitán Langsdorff: de izquierda a derecha: Comandante Ingeniero Klepp, Comandante Ascher y Comandante Wattenberg. El Segundo Comandante no se ve en la foto, ya que estaba al lado del ataúd con el Embajador alemán.

Die moralische Auswirkung des Freitodes von Kapitän zur See Langsdorff auf die argentinische Oeffentlichkeit ist ausserordentlich und erstreckt sich zum Teil auch auf uns bisher feindlich gesinnte Kreise.

gez. Kay.

*Die Kriegerkeit der Offiziere befeuert.*

*Buenos Aires, den 25. Mai 1941.*

*Kapitän zur See Kay  
Kapitän zur See Kay  
Kapitän zur See Kay*

El último párrafo del diario de navegación del Graf Spee, firmado por el Oficial Ejecutivo Capitán Kay en Buenos Aires. En él acentúa el gran afecto moral, favorable al Reich, del suicidio del Capitán Langsdorff.

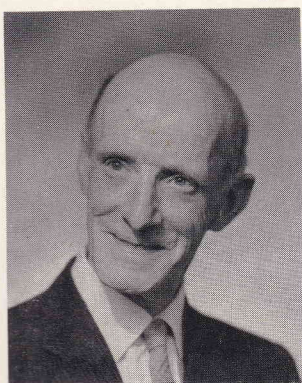




Capitán Hans Langsdorff, en una fotografía proporcionada por su hermano, Dr. Reinhard Langsdorff quien fuera Juez de la Alta Corte de Düsseldorf.



El Teniente de señales del Capitán Langsdorff, ahora Comandante Kurt Diggins.



Mr. W. E. Green, D. S. M., Suboficial de señales del Exeter, quien, como el Capitán Bell, escribió: "...ardía como una papa asada... se negaba a morir".

Capitán F. S. Bell en un retrato que el Gobierno de Su Majestad le encargara al ya fallecido Eric Kennington.





El primer resultado positivo obtúvolo el SCHARNHORST en la batalla contra el GLO-RIOUS, cerca de las costas noruegas, al que hundió usando exclusivamente proyectiles perforantes en vez de los comunes con espoleta de base, los que hubiera utilizado de no haber sido por lo ocurrido con el GRAF SPEE.

Nosotros, por otra parte, no estimamos debidamente, la resistencia del blindaje de los cruceros pesados británicos. Por lo tanto el oficial de artillería no utilizó los proyectiles perforantes contra el EXETER, para su fortuna. Con ocho impactos de esos hubiera volado hecho añicos”.

Dudley Pope nos relatará ahora otro episodio crucial, cuando el EXETER, ~~contin~~uando su marcha a toda velocidad, mientras va inundándose su proa, lanza sus torpedos de estribor desde el control local, en tanto el GRAF SPEE vira de impro-viso para evitar, en parte, a esos torpedos:

“La delantera del barco estaba inundándose ahora con el agua que manaba de las cañerías rotas, con la que salía de las mangueras con las que tratábase de extinguir el fuego y con la del mar, que penetraba a chorros por los boquetes que causara un impacto en el ancla y por otros tantos malogrados. La inundación aumentó con el impulso del barco que ahora marchaba a toda velocidad. Del informe del Capitán Bell:

A las 6 y 31, el oficial de torpedos, anticipándose a la orden, los lanzó desde el control local de estribor.

El aire comprimido lanzó a los torpedos al mar en tanto que en el interior de éstos, los giroscopios encargáronse de guiarlos directamente al acorazado, a una velocidad de más de 40 nudos. Pero la buena suerte del EXETER había llegado a su fin: ambos ~~habían~~ corrido sólo dos minutos cuando el GRAF SPEE viró 150 grados a babor ale-~~jiéndose~~jiéndose de los tres cruceros británicos y del lugar donde hubiérase encontrado con los torpedos. Al mismo tiempo comenzó a largar una densa cortina de humo para ocultar ~~su~~ movimientos y despistar a los artilleros británicos.

El Capitán Bell de inmediato transmitió sus órdenes por intermedio de la cadena de ~~mensajeros~~ mensajeros, e hizo virar al EXETER hacia estribor, en dirección al GRAF SPEE, para  ~~poder~~ lanzar sus torpedos desde babor; pero al realizar la maniobra el acorazado lo ~~alcanzó~~ alcanzó dos veces más. Del informe del Capitán Bell:

“Recibimos dos impactos más de granadas de 11 pulgadas, una en la torre “A”, a la ~~que~~ dejó fuera de acción, y la otra explotando en la plataforma del Cabo Señalero Prin-~~cipal~~ cipal causando grandes estragos”.

Momentos antes de este impacto en la plataforma del Sub Oficial, otra granada que ~~no se menciona~~ menciona en el relato anterior, dio en la cabina del Oficial de Navegación, pasó ~~por la~~ oficina de armamentos, mató a cinco telegrafistas y recorrió sesenta pies antes de ~~estallar~~ estallar contra el cañón de 4 pulgadas número uno de la batería de estribor, matando e ~~hiriendo a~~ hiriendo a más hombres. El compartimiento de las granadas de 4 pulgadas, para uso ~~inmediato~~ inmediato, prendióse fuego, y al estallar las municiones lanzaron una lluvia de esquirlas ~~y cerebros~~.



Otro de mis recuerdos fue *la rapidez con que se desarrollaron los acontecimientos*, y lo sorpresivo del impacto, junto con la vibración y el ruido producido por los disparos de nuestros propios cañones y quizás también el de la sensación de protección que daban las delgadas planchas de acero, las que relativamente no eran más efectivas que una hoja de papel. Yo me encontraba debajo del puente, en la central de tiro. Un tiro directo atravesó el puente pero apenas se sintió su efecto.

Recuerdo ver caer al observador de caída de salvas (una granada habíale arrancado unas pulgadas del hueso del tobillo), y echar una mirada al cuarto de la carta de navegación por la que había penetrado la granada, y a otra oficina cercana, donde la cubierta aparecía con una hendidura del ancho de un pie, como si hubiera sido abierta con un abridor de latas.

La derrota hallábase, por lo tanto, fuera de acción e incomunicada; bajé para conseguir morfina para el oficial de derrota. En mi trayectoria recuerdo que me sorprendió no encontrar la escalerilla donde debía estar (teniendo que largarme abajo); que le hablé a un hombre con ambas piernas amputadas, el que, al ofrecerle ayuda, pidióme que ayudara a otros peor heridos (probablemente presentí que ya no la necesitaba ni padecía); que presencié el deplorable espectáculo que ofrecía la plataforma inferior, y que recién díme cuenta del profundo corte que tenía en una pierna, al llegar a la enfermería donde dijéronme que mi zapato blanco de goma estaba teñido de rojo. No recuerdo sensación alguna de espanto o sorpresa, lo que atribuyo a la rápida sucesión de los acontecimientos, ¡y de éstos hubieron muchos para sentir terror”!

Y ahora he aquí el relato gráfico de William E. Greene, Contramaestre Principal del EXETER, quien más tarde fuera condecorado con la Medalla por Servicios Distinguidos, como lo transmitiera una radio en Sud Africa, a donde habíasele enviado en estado de convalecencia, luego de haber escapado por un milagro, de morir a causa de las quemaduras que recibiera.

“Cuando sonó la llamada a puestos de combate, dirigíme hacia la timonera lo más rápidamente que pude, y lo primero que se oyó fue la orden del Capitán de marchar hacia adelante a toda máquina. Viramos a babor y en ese momento nos alcanzó el primer proyectil.

Poco después una granada hizo impacto cerca del puente y me encontré con que el timón habíase atascado y ya no podía gobernar el barco. Entonces comuniqué al Capitán que cambiaría mi posición y lo gobernaría desde otro puesto más lejos, en popa. Me apresuré lo más posible aunque no fui muy rápido debido a la pierna herida.

Para llegar a esta posición érame necesario pasar por debajo de las cubiertas y atravesar la plataforma del Sub Oficial, y cuando llegué allí el lugar quedó súbitamente a oscuras. Una granada atravesó el cuarto de los Sub Oficiales y varias mamparas y pasó tan cerca de mí que el remolino de aire que produjo a su paso hizome girar. Me sentí como de gelatina y díme cuenta que apenas podía moverme, situación bastante engorrosa, dado que la granada al estallar provocó un incendio; el lugar estaba volviéndose muy caluroso y estábamos ahogándonos con las emanaciones de los gases, y con el corte de la luz eléctrica nos fue imposible ver nada.



Recibí un nuevo trozo de granada en mi rodilla derecha y el fuego creció en tal proporción que quemó mis ropas. Aún cuando hubiera podido moverme, hubiérame sido imposible abandonar la plataforma, ya que la escalerilla, único medio de salida, había volado. El estallido de esta granada había dado muerte a diecisiete hombres en la plataforma, y según tengo entendido, yo fui el único que salió con vida de ese lugar.

Como es de suponer, ya para entonces encontrábame muy débil y hacíase difícil ver nada, pero traté de auxiliar a los heridos y de ponerme en pie asiéndome de los costados de las taquillas de acero, pero encontré que debido al fuego, estaban tan calientes que no podía tocarlas. Parece casi increíble haber salido vivo de ese lugar, ya que más tarde dijéronme que quedó convertido en ceniza.

Conservo el vago recuerdo de alguien que me levantaba y sacaba de la plataforma, llevándome hacia el combés del barco donde me colocaron en una camilla. Sentí mucho frío a pesar de estar muy quemado y cubierto con algo. Desde donde estaba acostado podía ver los cañones de la torre "Y" apuntando hacia el GRAF SPEE, y cuando fueron disparados me pareció que los proyectiles habían hecho impacto en la proa del barco enemigo.

Luego que el EXETER húbese retirado de la acción, me llevaron a la cabina del Capitán, la que habíase destinado a los heridos; allí curaron una vez más mis heridas y quemaduras, las que ya eran muy dolorosas, y mis ojos comenzaron a cerrarse.

No recuerdo absolutamente nada más hasta que desperté en el hospital en tierra, diecisiete días más tarde. La Jefa de enfermeras díjome que tenía suerte de estar vivo ya que cuando me llevaron al hospital parecía un pedazo de carbón. Gracias al experto tratamiento del Doctor George Kinneard, el cirujano canadiense del hospital de las Malvinas, pronto estuve en condiciones de ser transbordado a Sud Africa, donde estoy muy contento de encontrarme, y considerándome, entre los heridos que han estado en un combate naval, uno de los más afortunados. Ahora que puedo echar una mirada retrospectiva a todo aquello, me gustaría decir cuán maravillosamente bien comportóse toda la tripulación del barco y qué extraordinario espíritu fue el de todos ellos".

El Capitán Bell hízome el siguiente comentario en una carta:

"Greene encontrábase en un estado deplorable cuando lo ví después de la acción, acostado en mi cabina junto a muchos otros. Parecía una papa asada y mis médicos no daban esperanza alguna de poder salvarlo. Encontrábase casi inconsciente, y nunca conocí a un hombre más valiente y estoico. En el hospital de las Malvinas fue un ejemplo magnífico para los otros heridos y sencillamente negóse a morir".

Y ahora he aquí lo que recuerda William Johns sobre la batalla:

"Fue mientras disparábamos desde el control local, que, estando en el centro de la posición, entre dos cañones, podíamos ver al GRAF SPEE justo frente a nosotros, enarbolando lo que me pareció, la bandera más grande que viera en mi vida, la Svástica alemana. Tenía un aspecto maligno y eficiente, y mientras nos disparábamos mutuamente, se le veía claramente recortado contra el agua azul en esa hermosa mañana de sol. Noté que la distancia habíase acortado a 9.000 yardas. Ahora cada vez que disparábamos la tripulación preguntaba: "¿Dimos en el blanco?"



Teníamos a bordo a dos muchachos de Nueva Zelandia que pertenecían al ACHILLES. Cuando unas semanas antes éste visitaba Río, al volver estos dos hombres al barco encontraron que había salido del puerto, zarpando sin ellos. No se habían enterado de la hora de partida ya que habían bajado a tierra luego que lo hicieran los que tenían permiso para ello por medio del sencillo recurso de "tomar en préstamo" la pequeña lancha a motor del barco, conocida como "el plato resbalador", a la que habían dejado amarrada en tierra. Al retornar de su ilícita escapada a tierra, encontráronse con que estaban solos en un puerto extranjero y en época de guerra. Nosotros, los del EXETER los recogimos finalmente algunas semanas más tarde en Montevideo, cuando visitamos esa ciudad por algunas horas, e íbamos a devolverlos al ACHILLES cuando lo encontraríamos nuevamente.

Durante el combate, estos dos hombres, sin puesto fijo en la acción, fueron de un lugar peligroso a otro de los compartimientos que estaban incendiándose, llenos de hombres heridos. Retornaron muchas veces para sacar otros heridos de estos espacios candentes. Ayudaron a apagar los incendios y estuvieron presentes en todos aquellos sitios en los que se necesitaba ayuda extra".

#### *D) Los primeros cincuenta minutos para los prisioneros británicos a bordo del GRAF SPEE*

Los primeros cincuenta minutos y su continuación, tal como los experimentaron los prisioneros británicos, especialmente los Capitanes y Oficiales superiores, en la camareta de popa de los guardiamarinas (6 y 20 - 7 y 10).

Quizás el rasgo más notable de todo el drama fue la presencia de veintinueve oficiales británicos a bordo del GRAF SPEE durante la batalla, los mismos que el 6 de diciembre fueran llevados a bordo por el Capitán Langsdorff por las razones ya explicadas en su oportunidad, la del Capitán y Oficiales superiores del STREONSHALH, quienes se unieron a los oficiales en la camareta de popa de los guardiamarinas, y la de treinta miembros del STREONSHALH, que hallábanse encerrados en el sollado de la tripulación.

Así que tenemos la fortuna de poseer el relato del Capitán Dove, tal como lo redactara en su pequeño libro "Fuí Prisionero del GRAF SPEE", el que fuera publicado tres meses después de la batalla, cuando todo estaba aún fresco en su memoria.

"La batalla comenzó aproximadamente a las 6 de la mañana. No podíamos ver nada. Sentíanse repetidas conmociones, como si fueran descargas de grandes cañones. No podíamos precisar si se trataban de los disparos de nuestros cañones o de las granadas que nos alcanzaban. Marchamos continuamente en zig-zags, a toda velocidad y nos inclinamos tanto hacia los costados, que en determinados momentos pensé que iríamos a dar una vuelta de campana.

Podíamos ver algunos hombres accionando un elevador de municiones. Parecían estar muy ansiosos, y por lo que podíamos apreciar, no les iban muy bien las cosas.

Más tarde el Capitán Langsdorff díjonos que estábamos en la parte más segura del buque, y detrás del blindaje".



Veremos fácilmente, a través del siguiente episodio, que éste no fue, en realidad, el caso:

“Pronto nos desilusionamos... Se oyó un estallido ensordecedor en la cubierta de acero, directamente encima de nuestras cabezas. Apagáronse todas las luces, trozos de acero retorcido, y otros escombros llovieron a nuestro alrededor y, súbitamente, un rayo de luz diurna se abrió paso hacia un rincón de nuestra prisión.

A través de una niebla de polvo, ví que todos se dispersaban hacia los rincones de la habitación. Algunos recogieron chalecos salvavidas sosteniéndolos sobre sus cabezas como medida de protección, uno de ellos envolvióse la cabeza con una hamaca, otros tiráronse de cabeza debajo de las mesas. Al muchacho herido, que no podía moverse y encontrábase sentado sobre una pila de hamacas, arrastráronle debajo de una mesa, y muchas hamacas más fueron apiladas encima, a manera de refugio antiaéreo. Es de suponer que todo ésto no nos hubiera protegido de nada.

El polvo, los escombros y el olor a explosivos nos ahogaban. Pasó un largo rato antes de que alguno de nosotros se aventurara a moverse de su asfixiante escondrijo. Desde donde yo estaba agazapado, podía ver el estrago causado por la granada. Había un boquete donde se partiera la cubierta, pero afortunadamente el proyectil había golpeado la viga angular de seis pulgadas de espesor de la cubierta de proa, de media pulgada de espesor, arriba nuestro. Si hubiera dado en la plancha de metal entre las vigas, no hubiéramos tenido oportunidad de salvarnos. La granada hubiera penetrado y estallado entre nosotros.

La granada había abierto la cubierta, pero sólo enormes esquirlas habíanse abierto camino hacia donde estábamos alojados. A pesar de todo, y por una de esas nefastas coincidencias, la única persona herida fue el joven, que ya encontrábase lesionado y a quien habíanle resguardado debajo de la mesa. Una de las esquirlas habíale herido en el brazo.

Recomenzó la lucha sobre nuestras cabezas, pero las circunstancias habían cambiado para nosotros. Ahora podíamos ver mucho de lo que estaba sucediendo. La cubierta de acero del tragaluz había volado, y el vidrio estaba hecho añicos. A través de la hendidura podíamos ver el cielo azul y también el mar, si nos parábamos sobre los armarios.

Estaba azul y tranquilo como un estanque y de pronto se nos ocurrió la idea de que en el peor de los casos tendríamos al menos la posibilidad de salvarnos nadando.

Mejor aún, podíamos deducir, por la posición del sol, que el GRAF SPEE navegaba en dirección oeste, y por las enormes olas de proa y el trepidar de las máquinas que el barco iba a toda velocidad. Todos los cañones que alcanzábamos a ver apuntaban a popa.

Una única conclusión podíase extraer de todos estos indicios: ¡el GRAF SPEE huía, lo iban persiguiendo!”

Y ahora hay aquí una carta de Mr. B. C. McCorry, oficial radiotelegrafista del HUNTSMAN:



Sentíame muy orgulloso del comportamiento de mis colegas, los oficiales de la Marina Mercante, prisioneros del GRAF SPEE, quienes, a pesar del hecho de no tener una vestimenta completa a disposición, se ingeniaron para mantenerse prolijos y respetables. Comportáronse de manera ejemplar durante toda nuestra estadía en el GRAF SPEE, haciendo todo ordenadamente, lo que en la película fue presentado de manera muy distinta.

Cuando comenzó la batalla, todos estábamos sentados en los bancos alineados alrededor del cuarto. Hiciéronse algunos comentarios ocasionales, pero la mayor parte del tiempo permanecimos callados, pensando en nuestros hogares y preguntándonos si alguna vez retornaríamos a ellos. Súbitamente, en medio de los disparos regulares de nuestro barco, oí una especie de crujido, dándome cuenta que tratábase de un proyectil de nuestros propios barcos al estallar contra el GRAF SPEE. Recordé algo que dijera mi hermano, de que si alguna vez encontrábase en medio de un combate, no debía quedarme sentado pensando y sin hacer nada, por eso decidí dedicarme a mi habitual afeitada matutina. El Capitán Pottinger del ASHLEA, entró y preguntóme que tontería estaba haciendo, y le expliqué lo que había dicho mi hermano. También él pensó que algún tipo de actividad organizada era necesaria, y procedió a hacer algo.

El Capitán Dove, uno de los capitanes más conocidos entre los prisioneros, y yo, éramos ambos altos y podíamos ver a través de los dos agujeros que había en la puerta de nuestro cuarto. Pasábamos a nuestros camaradas de a bordo un comentario continuado de las actividades de los alemanes, imitando el antiguo estilo de los comentaristas de los partidos de fútbol de la B.B.C., que dividía el terreno en cuadros. Los alemanes que estaban subiendo proyectiles de abajo, parecían, en efecto, estar muy preocupados, espectáculo éste que nos alegró enormemente.

Cuando una granada cayó encima de nuestro cuarto, como se vio en la película, todos quedamos aturridos por un momento, pero afortunadamente no hubieron destrozos de consideración. Recogí un trozo de metralla para guardarlo como recuerdo, y al día siguiente se lo mostré al Sargento de Marina alemán que estaba a cargo de los prisioneros. Era un individuo listo e inmediatamente comentó: "¡Ah! ¡Eso fue fabricado en Gran Bretaña...!" Los alemanes pertenecen a una raza muy disciplinada y llegué a la conclusión de que nos apreciaban y de que admiraban nuestro orden y disciplina. Pareció que los 1.200 hombres que habían a bordo, salieron todos a cubierta para despedirnos cuando partimos en un remolcador rumbo a Montevideo.

Recordando lo que sentí y lo que hice durante esa batalla memorable, me doy cuenta que fueron el coraje y el aguante de mis compañeros los oficiales, que me inspiraron a dar en cambio lo mejor de mí mismo...

### *E) Media hora siguiente*

La media hora siguiente: La crisis en la acción. El AJAX y el ACHILLES, para cubrir la retirada del EXETER, estrechan el radio de alcance a 8.000 yardas para el ataque con torpedos. El Comodoro Harwood interrumpe la acción justo a tiempo (7 y 10 - 7 y 40).

Hemos visto lo que sucedió en cada uno de los barcos durante los primeros cincuenta minutos de la batalla. La media hora siguiente resultó ser el período crítico de la acción. El breve informe redactado por el Comodoro Harwood, en su despacho oficial, es el siguiente:



28. La distancia entre el GRAF SPEE y la Primera División era aún de 16.000 yardas, a las 7 y 10. Decidí entonces aceptar la pérdida de los sectores "A" para acortar la distancia lo más rápidamente posible. Alteróse el rumbo hacia el Oeste, y el AJAX y el ACHILLES recibieron órdenes de proseguir a máxima velocidad.

29. A las 7 y 16, el GRAF SPEE hizo un cambio drástico de rumbo a babor, cubriéndose con humo, pero cuatro minutos más tarde viró al noroeste y abrió sus arcos 'A' sobre la Primera División. El AJAX fue inmediatamente barrido tres veces consecutivas por granadas de 11 pulgadas a una distancia de 10.000 yardas, pero el armamento secundario del enemigo estaba disparando desigualmente y parecía estar consistentemente pasando por encima del blanco entre el AJAX y el ACHILLES.

30. A las 7 y 20, la Primera División viró a estribor para apuntar con toda la artillería. Nuestras descargas parecían ser muy eficaces y avistóse un incendio en el centro del GRAF SPEE.

31. A las 7 y 25, el AJAX recibió en el armazón de popa un impacto de una granada de 11 pulgadas de acción retardada. El proyectil pasó a través de varias cabinas y luego por la parte principal de la torre 'X', destrozando la maquinaria de la torre, debajo del polvorín, y finalmente estallando en la cabina del Comodoro, causando daños considerables. Una parte de la base del proyectil percutió contra la barbeta "Y", cerca del juego de cremalleras y atascó la torre. Esta fue la granada que dio muerte a cuatro e hirió a seis del personal de la torre. Este único tiro, por lo tanto, dejó inoperantes tanto a la torre 'X' como a la 'Y' del AJAX.

32. Ahora parecióme que el GRAF SPEE tenía la intención de desatender al EXETER y estaba resuelto a encerrar a la Primera División, tomando rumbo hacia el noroeste. Pensando que mantendría este rumbo, decidióse disparar una andanada de torpedos desde el AJAX.

A las 7 y 24, el AJAX viró a estribor y disparó cuatro torpedos a una distancia de 9.000 yardas. El GRAF SPEE probablemente los vio cuando eran disparados, ya que de inmediato viró unos 130 grados a babor, aunque retomó el rumbo noroeste tres minutos más tarde.

33. El EXETER había ido quedando gradualmente atrás, ya que tuvo que disminuir la velocidad debido a daños en la parte delantera. Continuó disparando desde su torre "Y" con control local, hasta aproximadamente las 7 y 30, cuando la energía de la torre cesó, debido a inundaciones. Ya no podía continuar en acción y a las 7 y 40, aproximadamente, navegó rumbo al sureste a poca marcha, comenzando a reparar los daños sufridos y alistándose para navegar".

Han leído cómo el Comodoro Harwood disparó una andanada de torpedos desde el AJAX, y ahora van a leer el relato del sector contrario, sobre este suceso. Como de costumbre, el Comandante Rasenack nos dice:

"El EXETER reaparece por el Sur. Nuestra artillería pesada se ve obligada a cambiar nuevamente la dirección del fuego, dejando de lado al AJAX y al ACHILLES. Son las 7 y 3. El crucero pesado dispara solamente con su torre de popa, y aparentemente con un solo cañón.



Nuevamente concentramos nuestro ataque sobre el EXETER. A las 7 y 15 un blanco directo cáusale serios daños. Inmediatamente se cubre con una cortina de humo y procura escapar a nuestros disparos.

¡TORPEDO DIRIGIDO A ESTRIBOR! Viramos bruscamente para evitarlo. Nuestra artillería pesada está ocupada con el EXETER y nos quedan solamente cuatro cañones de 6 pulgadas y la batería antiaérea para defendernos contra los dieciséis cañones de 6 pulgadas de los cruceros ligeros. Evitan nuestras salvas con sorprendente habilidad. ¡Vienen directamente hacia nosotros! Para evitarlos nuestro Capitán nuevamente los pone bajo el fuego directo de la artillería pesada.

¡TORPEDO DIRIGIDO A BABOR! ¡TODO A ESTRIBOR! Es la orden dada por nuestro Oficial de Guardia. En estos momentos recibimos una vez más la recompensa por haber trabajado con tanto ahínco durante los últimos meses. No se pierde ni un segundo en explicar una orden. Todos los destacamentos trabajan en perfecta coordinación. Viramos y escapamos al abanico de torpedos que siguen. Uno de los torpedos pasa a unos pocos metros de nuestro costado. La rápida maniobra defensiva había salvado al barco.

Nuestro puente recibió cuatro disparos directos, pero todos los cables vitales del control de tiro permanecieron intactos. Una granada de 6 pulgadas que estalló exactamente debajo de la cofa de trinquete, dio muerte a dos marineros y se llevó las dos piernas del Teniente Grigat, que en ese momento iba a bajar por la escalerilla. Estuvo consciente hasta el final, y debe haber sufrido terriblemente mientras lo transportaban a la enfermería. Quedó muy quieto en su cama. Quería morir antes que continuar viviendo mutilado. Pasábase preguntando cómo iba la acción y cuando nuestro Primer Oficial, durante una pausa en la acción le informó que habíamos terminado con el EXETER y que dos cruceros pequeños nos seguían a gran distancia, sus ojos brillaron de alegría. Murió poco después.

Otra granada de 6 pulgadas destruyó el telémetro delantero de estribor, pasó a través del depósito de municiones y de uno de los cañones delanteros de 3.7 centímetros, y finalmente estalló en el soporte del giroscopio del clinómetro de control de armamento antiaéreo. Las esquirlas hirieron a los hombres que trabajaban con él y destrozaron mi cabina. Las municiones se quemaron y provocaron un incendio sobre cubierta. Por un largo tiempo no pudimos hacer llegar allí ni una gota de agua. Alrededor yacían hombres heridos o quemados".

Y ahora hemos llegado al climax de la acción y al momento en que el Comodoro Harwood, en un rasgo de genio, toma la decisión de suspenderla, probablemente justo a tiempo.

"34. A las 7 y 28, el AJAX y el ACHILLES viraron hacia atrás aproximadamente 260 grados, para estrechar aún más el radio de alcance. A las 7 y 31 el avión informó: "Se les acercan torpedos; pasarán por delante de ustedes". Decidí, sin embargo, no correr ningún riesgo y alteré el rumbo a 180 grados, combatiendo al enemigo desde estribor, con el radio de alcance estrechándose rápidamente. Para obstruir el fuego del ACHILLES durante el menor tiempo posible, le indiqué, por medio de señales, que pasara a la popa del AJAX.

35. A las 7 y 32, el GRAF SPEE viró al Oeste, largando mucho humo y zigzagueando para esquivar los disparos de la Primera División, los cuales, y en particular los del ACHILLES, parecían ser muy certeros en esa etapa; el AJAX también hacía muy



buen uso de sus tres cañones disponibles. A las 7 y 36, el GRAF SPEE cambió de rumbo hacia el suroeste y nuevamente apuntó con toda la artillería sobre la Primera División.

36. A las 7 y 38, el radio de alcance habíase reducido a 8.000 yardas. En este momento recibí un parte diciendo que al AJAX quedábanle solamente un 20 % de sus municiones y tenía sólo tres cañones operando, ya que uno de los izadores había fallado en la torre "B", y las torres "X" e "Y" estaban ambas inoperantes. Los disparos del GRAF SPEE eran todavía muy certeros y no parecía estar muy averiado. Por lo tanto decidí interrumpir la acción del día y tratar de acercarme nuevamente después que anocheciera. De acuerdo a ésto, a las 7 y 40, el AJAX y el ACHILLES viraron hacia el Este cubriéndose con una cortina de humo.

37. Una de las últimas salvas del GRAF SPEE abatió el mastelero del AJAX y destruyó todas sus antenas. Antenas provisionarias fueron, sin embargo, colocadas rápidamente.

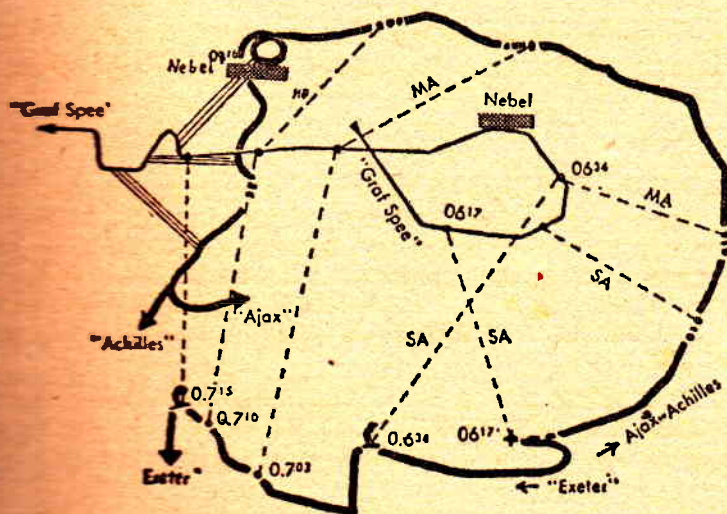
38. Súpose más tarde que el parte sobre la escasez de municiones, a bordo del AJAX referíase solamente a la torre "A", la que había estado disparando continuamente durante 81 minutos, pero no nos dimos cuenta de esto en ese momento.

39. El GRAF SPEE no hizo tentativa alguna de seguirnos, sino que estabilizó su marcha a 270 grados aproximadamente, avanzando a unos 22 nudos, directamente hacia el Río de la Plata".

La interrupción de la acción relatada al final del párrafo 36, fue naturalmente vista por el observador del avión, Teniente Lewin, y como al mismo tiempo (serían las 7 y 4), el GRAF SPEE viraba alejándose hacia el Este, abandonando su curso hacia el sudoeste, el espectáculo visto desde el aire resultaba curioso.

He aquí lo que comenta el Teniente Lewin:

"Otra impresión intensa que conservo, fue la recibida cuando, inversamente a lo que decían la mayoría de los informes y los mapas de ruta, tanto el SPEE como los cruceros británicos, decidieron interrumpir la acción simultáneamente y se separaron bajo espesas cortinas de humo; el incidente presentaba un aspecto ligeramente cómico desde el aire".



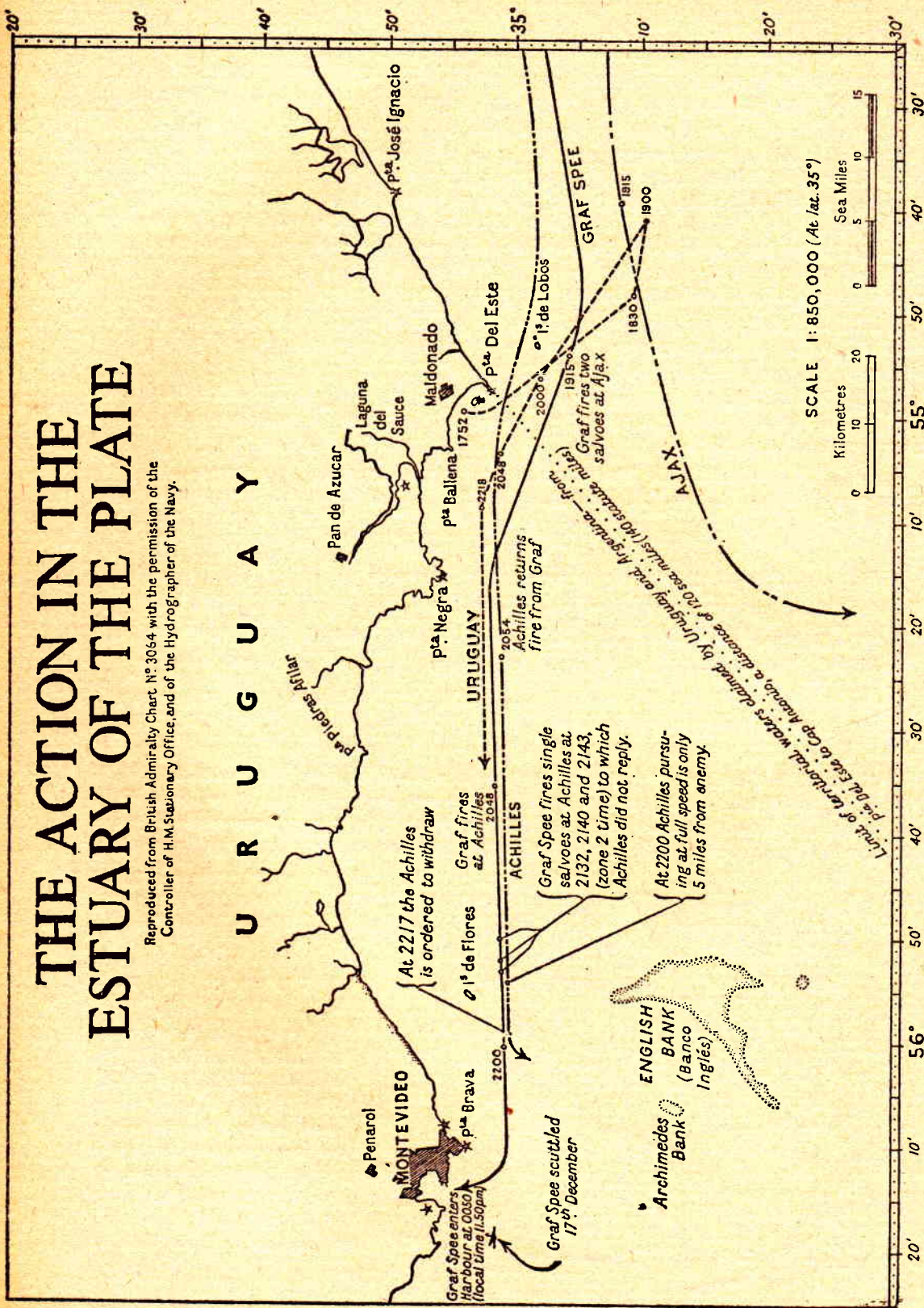
Este es el plano del libro del Comandante Rasenack, que debe haber sido dibujado por los oficiales del Graf Spee durante la internación o al regreso a Alemania, ya que todos los registros y documentos confidenciales habían sido quemados. Reproducido con permiso del autor, por cortesía de sus editores, Koehlers.



# THE ACTION IN THE ESTUARY OF THE PLATE

Reproduced from British Admiralty Chart No. 3064 with the permission of the Controller of H.M. Stationary Office, and of the Hydrographer of the Navy.

U R U G U A Y



Mapa reproducido por cortesía del Comandante Lloyd Hirst, O. B. E. (Ret.). (De acuerdo al registro del puerto, el Graf Spee entró a puerto a las 22:50, hora local (11:50 p.m.). La diferencia importante entre este plano y el diario de la batalla de los cruceros Achilles y Ajax es que el Graf Spee disparó sobre el Achilles a las 20:48 y que el Achilles respondió el fuego a las 20:54. A las 20:48 el crucero "Uruguay" estaba a unas millas al este no pudiendo ver los disparos del Graf Spee.



## PARTE IV

# LA PERSECUCION Y LA BATALLA AL ATARDECER

### A) *La persecución*

El Comodoro Harwood ahora perseguía al GRAF SPEE a una distancia prudencial, pensando reiniciar la acción a la puesta del sol, cuando el fuego rápido de sus cañones de 6 pulgadas podía resultar más eficaz que el fuego más lento de los cañones de 11 pulgadas del GRAF SPEE.

40. Después de abrir el fuego tras una cortina de humo por seis minutos, nuevamente dirigí la Primera División hacia el oeste y ordené al ACHILLES perseguir en el sector "A" a estribor del enemigo y al AJAX en el sector "B" a babor. La distancia era en aquel momento de unas 15 millas.

41. La dirección general de la retirada del GRAF SPEE en esta etapa era de unos 255 grados. Su torre de control, muy visible, hacía fácil su persecución a larga distancia con la excelente visibilidad reinante.

A las 08.07, como las antenas del AJAX todavía estaban derribadas, ordené al ACHILLES que irradiara a todos los barcos mercantes británicos la posición, rumbo y velocidad del GRAF SPEE. Igual mensaje se transmitió desde el AJAX cada hora hasta el final de la persecución. También transmití esta información al Almirantazgo a las 10.17 y 17.00.

42. A las 09.12 el AJAX recuperó su avión, siendo la operación llevada a cabo eficientemente, bajo condiciones difíciles, por el Capitán C. H. L. Woodhouse y por el piloto del avión, el Teniente E. D. G. Lewin de la Marina Real; luego se reinició la persecución.

43. A las 09.46 ordené al CUMBERLAND, entonces en las Islas Malvinas, dirigirse a toda máquina al Río de la Plata. Partió a las 12.00 por la iniciativa de su comandante, el Capitán W. H. G. Fallowfield de la Marina Real, quien en aquel momento sólo había recibido mensajes muy confusos. Al recibir mi mensaje, inmediatamente aumentó su velocidad al máximo.

A las 10.05 el ACHILLES, sobre estimando la velocidad del enemigo, se había acercado a 23.000 yardas. El GRAF SPEE entonces cambió su rumbo y disparó dos salvas de 3 cañones al ACHILLES; la primera quedó muy corta, pero la segunda cayó muy cerca de un costado del barco. Parece que esperó que cayera la primera salva antes de disparar la segunda.



Ninguno de los impactos que recibimos durante la batalla ha destruido ninguna instalación vital bajo cubierta, pero sobre cubierta nos han castigado severamente. Lo que se ve allí es un desastre. Cuando desde mi puesto de control debo ir al puesto de comando o a una de las torres tengo que pasar a través del puesto principal de primeros auxilios. El piso es un lago de sangre. En hamacas de lona, sangrando abundantemente, están los heridos graves, algunos sin brazos o piernas... Ni una queja brota de sus labios a pesar del terrible dolor; ¡ni siquiera cuando se les opera sin anestesia y plenamente conscientes! Aprietan los dientes pero no se quejan. *¡Qué coraje tienen estos jóvenes!* Es un coraje heroico que empequeñece a todas las escenas espantosas que nos rodean. Nuestros cirujanos trabajan con extraordinaria rapidez y precisión, como si no hubieran hecho otra cosa diariamente toda la vida...

En la cubierta intermedia hay un desorden espantoso. Roperos caídos y hamacas todavía colgadas desde la noche anterior obstruyendo el paso. Varias secciones están inundadas por el agua empleada en combatir el fuego que estalló en la cubierta de proa.

El humo había filtrado a través de la toma de aire hasta mi propio puesto de control, mucho más abajo, y hubo momentos cuando parecía que nos íbamos a asfixiar. Huellas de sangre muestran el camino seguido por los heridos. Por todos lados se huele fuego, sangre y acero, un olor que nunca más abandonó el barco.

Otro proyectil atravesó el castillo de proa y estalló contra el otro costado del barco, dejando un boquete como una puerta de gran tamaño. Trabajamos febrilmente, y a las pocas horas de la batalla se ha restablecido el orden en las distintas cubiertas. Sólo los lugares que recibieron impactos directos todavía muestran señas de la lucha. Los grandes boquetes se han cubierto con tablas. En la cubierta del medio, los restos de nuestros caídos, algunos de ellos irreconocibles han sido envueltos en lonas. Treinta y seis hombres valientes nos ha costado la batalla y más de cincuenta heridos.

En total el GRAF SPEE recibió diecisiete impactos directos con proyectiles de 6 pulgadas, los cuales en su mayoría no causaron daños vitales. En general los británicos dispararon proyectiles de espoleta con retardo, o proyectiles perforantes, quizás porque pensaron que podían atravesar nuestra armadura, pero tres de ellos rebotaron de nuestra torre de control como si hubieran sido papas, y en los casos en que penetraron nuestras superestructuras, las cuales están reforzadas con planchas de acero, cayeron en el agua sin causar daño.

Si en vez de este tipo de proyectil, los británicos hubiesen empleado otros con espoletas de contacto, el GRAF SPEE habría presentado un aspecto mucho peor después de diecisiete impactos directos, y la pérdida en hombres hubiera sido mucho mayor.

Todavía seguimos navegando a 250 grados hacia la costa de Sud América. ¿A dónde iremos? El puente me informa que nuestro capitán piensa entrar al puerto neutral de Montevideo. Allí espera reparar el barco y reaprovisionar para el viaje de regreso a Alemania. Si mantenemos la velocidad actual de 24 nudos debemos llegar al anochecer. Estamos a 200 millas marinas de la boca del Río de la Plata, y desde allí hay aproximadamente otras cincuenta.

Me alegra poder incluir la parte del pasaje que se refiere al gran valor y resistencia de los heridos.

Aquí hay otros comentarios adicionales del Comandante Rasenack, especialmente acerca del encuentro con el SHAKESPEARE, el cual él cree podría haber sido



hundido de acuerdo a las leyes de presa y captura, pero da los motivos del Capitán Langsdorff para no hacerlo. Luego cuenta de las reparaciones urgentes, especialmente con miras a un posible combate nocturno.

“Alrededor de las 11.00 la alarma suena de nuevo. ¿Tendremos que volver a trabajar y pelear? ¿Han avistado otro barco de guerra, de modo que los ingleses pueden volver al ataque? Desgraciadamente, gracias a su mayor velocidad, son ellos los que pueden imponer el programa de acción. ¡Qué vengan no más! El GRAF SPEE todavía puede pelear bien.

Unos momentos después de la alarma hallamos que el barco avistado, es tan solo un barco mercante británico que se nos acerca en dirección contraria. Le hacemos señales de detener la marcha, pero no hace caso, de modo que le disparamos un tiro de aviso frente a la proa con un cañón de 15 cm., y me informan desde el puente que se ha detenido. ¡Sería más que arriesgado capturar un barco británico bajo las narices de los cruceros británicos! Pero todavía tenemos libertad de acción. Ordenamos a los tripulantes que abandonen el barco, pero hacen caso omiso. ¿Estarán esperando socorro de los cruceros, o habrán recibido instrucciones por radio de desobedecer nuestra orden? De acuerdo con las leyes de presa y captura lo podríamos torpedear, pero nuestro Capitán se abstiene de hacerlo y lo deja en libertad. Hace así en consideración del hecho de que nos dirigimos hacia un puerto neutral donde la prensa hostil nos puede hacer mucho daño, pues seguramente omitiría decir que estábamos en nuestro derecho de hundirlo.

Nos dirigimos al sud-oeste hacia Montevideo. Sentado sobre un cajón en el puesto del vigía, almuerzo con el Oficial de Artillería pan seco y “corned beef”. Como un proyectil ha destruido las cocinas, no hay comida caliente.

Con mis mecánicos, aprovecho al máximo la luz del día para reacondicionar nuestros cañones, especialmente los de 5.9 pulgadas... En una batalla nocturna, nuestro armamento secundario sería nuestra principal arma de defensa y ataque, de modo que es de primordial importancia que estos cañones reciban suficientes proyectiles y con la debida celeridad. Hacia el atardecer, conseguimos que funcionen los cuatro elevadores de municiones.

Una esquirla ha dañado el inclinómetro de control del fuego de los cañones de estribor, afortunadamente el vidrio óptico quedó intacto. La avería es pequeña y la podremos reparar antes de la noche. Durante la batalla no nos dimos cuenta que este instrumento no marcaba la desviación correctamente. Naturalmente, la puntería de estos cañones de 5.9 pulgadas no fue muy buena”.

### *B) La Batalla al atardecer*

Ahora que el GRAF SPEE se dirige tranquilamente hacia el Plata a 22-23 nudos en esta perfecta tarde de verano, con un mar sereno, seguido también tranquilamente y a una distancia prudencial por los dos cruceros, veamos cuáles eran las impresiones de la reciente batalla registradas por varios oficiales subalternos y suboficiales del ACHILLES a pedido del Teniente de Artillería Washbourn, quien con mucho acierto les solicitó a las personas bajo su mando inmediato que escribieran durante los días subsiguientes, mientras todo estaba aún claro y fresco en sus memorias.



ra salva del GRAF SPEE horquilló la estela inmediatamente detrás entre el ACHILLES y el EXETER; unos proyectiles sobrepasaron y otros se quedaron cortos. Los proyectiles explotan al hacer impacto. Todas las latas con gasolina en la cubierta de la catapulta fueron arrojadas por la borda”.

Y ahora tenemos una fuente excepcional de información, a saber, el informe de cómo la persecución fue seguida a través de la radio a bordo del antiguo transatlántico francés, el FORMOSE, de la empresa Chargeurs Reunis, el cual traía de París todos los muebles del Dr. Guani.

Primeramente tenemos el informe del Comandante y luego las impresiones de un representante de la Agencia de Noticias Havas, quien estaba a bordo. Estos informes me fueron amablemente cedidos por el presidente de la Cie. Maritime de Chargeurs Reunis, Monsieur Francis C. Fabre.

Antes de citar estos dos informes debo decirles porqué la participación de este antiguo transatlántico en la historia del GRAF SPEE es de interés desde varios puntos de vista. En primer lugar, por ser uno de los tres barcos mercantes que estuvieron más cerca de la batalla. Era un barco de carga construido en 1921 cerca de Toulon por la empresa Forges et Chantiers de la Méditerranée; tonelaje bruto 9,975 con máquinas de 6.900 H. P. y una velocidad de 15 nudos.

Hacía el servicio regular de esta empresa entre El Havre y Buenos Aires, vía Casablanca, Dakar, Río de Janeiro, Santos y Montevideo. En el momento era opinión popular que el GRAF SPEE había estado a punto de abalanzarse sobre el FORMOSE cuando la aparición de los tres cruceros británicos lo impidieron. Esto no fue el caso, si bien pudo haber sido.

El otro hecho que fue ampliamente difundido en Montevideo en esa época fue que este barco traía de vuelta todos los muebles y efectos personales del Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Dr. Alberto Guani, los cuales habían alhajado su apartamento en París, el cual él acababa de abandonar después de haberlo ocupado desde 1925, momento en que fue nombrado embajador en París. Después de ser llamado a Montevideo en 1938 para ser Ministro de Relaciones Exteriores, y cuando ya amenazaba la guerra, resolvió dejar este apartamento. De que sus muebles, etc., estaban, en efecto, a bordo, ha sido confirmado por la empresa Chargeurs Reunis, y por el hijo del Dr. Guani a quien me dirigí en el Servicio Diplomático Uruguayo. Puede imaginarse la preocupación personal del Dr. Guani cuando recibió las primeras noticias de la batalla.

Entre los pasajeros a bordo del FORMOSE estaba el nuevo representante de la Agencia Havas en Buenos Aires, y su brioso relato de sus experiencias se transcribe a continuación del informe del capitán. A pesar de repetidas averiguaciones, la Agencia Havas no pudo hallar documentado el nombre de este representante.



### Del informe del Capitán Buron.

“A las 13.06 hora media de Greenwich, oímos el siguiente radiograma del GRAF SPEE: “DTGS a AJAX GVBQ — Sirvanse recoger botes salvavidas de barco inglés DTGS”. Como oímos muy fuertemente la radio del barco de guerra alemán, resolvimos dirigirnos a aguas territoriales lo más rápidamente posible. A las 15.00 hora local estábamos a cinco millas del Cabo Santa María, y luego seguimos por la costa en aguas territoriales uruguayas. Mientras tanto, a las 13.30 hora media de Greenwich oímos por la radio la siguiente comunicación.

“GBMS — Un acorazado alemán de bolsillo en posición 3440 S. — 5110 O. rumbo 225 a 24 nudos. Mantenga vigilancia permanente”.

Hacia el mediodía, de acuerdo con este radiograma, el barco de guerra alemán estaba a sólo treinta millas de nosotros...”

### Del informe del Representante de la Havas, a bordo del FORMOSE:

“Desde las diez de esta mañana nos movíamos a toda máquina hacia las aguas territoriales brasileñas, habiendo interceptado un mensaje por radio que decía: “ALMIRANTE GRAF SPEE AL AJAX: Sirvanse recoger botes salvavidas de barco inglés”.

¿Qué puede significar este radiograma? La vida a bordo sigue como de costumbre entre los pasajeros, los cuales están contentos de estar llegando al fin del viaje sin peripecias, pero el puente está alertado y vigilante. Mientras los pasajeros admiraban las primeras playas uruguayas y los edificios de Punta del Este que brillaban a los rayos del sol, apareció sobre el horizonte a babor una estela sospechosa de humo amarillo”.

Ahora será preciso dar una breve descripción de Punta del Este, lugar que en el Río de la Plata y América Latina ha dado su nombre a la batalla del Río de la Plata, pues ciertamente los combates que les concernían inmediatamente tuvieron lugar en sus inmediaciones. Punta del Este está situada en una península a 150 kmts. hacia el Este de Montevideo y es el punto de partida en la costa uruguaya de una línea imaginaria que se dirige hacia el sur-oeste al Cabo San Antonio en la costa argentina, a una distancia de unos 200 kmts.; esta línea señala el límite de las aguas territoriales reclamadas por Uruguay y Argentina.

Es el “Le Touquet” Uruguayo, al cual argentinos lo mismo que uruguayos afluyen en grandes números en el verano, como los ingleses lo hacen a Le Touquet en la costa de Bélgica. Al anochecer los residentes habrían de presenciar un espectáculo extraordinario: un acorazado de bolsillo a unas 5 millas de la costa dirigiéndose a toda máquina hacia el puerto de Montevideo con los cruceros livianos británicos que aparecieron poco después persiguiéndolo y pasando por dentro de la Isla de Lobos, es decir, a sólo 2 ó 3 millas mar adentro. Este espectáculo continuó a lo largo de la costa mientras anochecía, de tanto en tanto viéndose los fogonazos de los cañones cada vez más nítidamente a través del crepúsculo.



Algunos uruguayos de sentimientos pro-democráticos, por no decir pro-británicos, enviaron telegramas entusiastas a la Embajada Británica en Montevideo, los cuales se recibieron allí a la mañana siguiente.

Aunque nadie a bordo de los cruceros creía que el GRAF SPEE entraría al Río de la Plata, sin embargo aquí corresponde hacer una breve descripción del estuario. Michael Powell la hace muy bien en su libro "Graf Spee". El hizo dos visitas al Uruguay durante la preparación de su película.

"Cuando se le hizo claramente evidente a Harwood el hecho increíble de que el GRAF SPEE estaba entrando en el Río de la Plata, el ordenó al ACHILLES que diera la vuelta por el lado norte de la Isla de Lobos, mientras el AJAX seguía directamente detrás del acorazado de bolsillo, el cual parecía dirigirse en línea recta hacia Montevideo. Aún no podía aceptar como verdad que el GRAF SPEE huía a un puerto neutral.

El Río de la Plata tiene en su desembocadura un ancho de cien millas, y está dividido en dos canales por un gran banco de arena, denominado el Banco Inglés, del mismo modo que en todas partes del mundo se encuentran bancos, recaladas y corrientes oceánicas rotulados para siempre con nombres Anglo-sajones por los hombres de mar.

Sólo Dios y el Almirantazgo saben quién le puso nombre al Banco Inglés. Sebastián Gaboto pasó por allí, y Sir Francis Drake incursionó contra los intereses del Rey de España en Maldonado. Doscientos años más tarde el Almirante George Anson enarboló su bandera allí contra los españoles, y el Capitán Cook hizo el relevamiento de sus costas. Carlos Darwin a bordo del BEAGLE se refugió allí de un viento pampero. Dicho banco fue tan conocido como el de los Goodwins a muchas generaciones de marineros británicos antes de que el Comodoro Harwood enarbolara allí su amplio pabellón. Y ahora de nuevo se oyó allí el tronar de los cañones.

Punta del Este es el extremo sud-este del Uruguay, a 150 kms. al este de Montevideo. Es una península de terreno, larga y baja. De un lado el Río de la Plata pasa aceleradamente frente a las doradas playas y onduladas dunas, camino al mar. Del otro lado, las olas del Atlántico se precipitan casi a las puertas de los hoteles de la playa...

Un pequeño faro se eleva próximo al puerto, y de allí contempla su hermano mayor situado en la Isla de Lobos, donde los lobos de mar cubren las rocas al pie del faro. Al primer estampido de los cañones, docenas de estos enormes animales se arrojaron de los acantilados, despedazándose abajo en las rocas, agregando así su desgracia a las necedades y los heroísmos de los hombres.

Pues a medida que la noche caía y la silueta del barco fugitivo se hacía más y más borrosa contra el cielo oscuro, los perseguidores acortaban la distancia... Con sólo dos barcos para bloquear todo el ancho del río, Harwood estaba resuelto a no perder contacto con su presa y a no darle oportunidad de rodear el Banco Inglés y hacerse a la mar otra vez. Así continuó la batalla con ataque mordaz y pesada respuesta hasta las mismas puertas de Montevideo.

Hasta Montevideo el río es profundo y navegable, con los bajos y los bancos permanentes claramente señalados, pero aguas arriba de la ciudad el canal está balizado y tiene que ser dragado para barcos de gran calado.



Los ríos Paraná y Uruguay, que traen las aguas de cuatro países, traen anualmente una inmensa cantidad de fango que baja desde el Matto Grosso y el Gran Chaco. Estos dos ríos y sus afluentes forman el gran caudal de agua conocido por los hispano-americanos con la denominación "Río de la Plata", por los norteamericanos como "River Plata" y por los ingleses insulares y conservadores con el nombre de "River Plate". Mil millas no es nada en un río americano, y los barcos fluviales remontan esa distancia o aún más cuando el río está crecido.

Pero si bien los transatlánticos y aún los más grandes buques cisternas llegan hasta Buenos Aires, muy pocos acorazados se expondrían al riesgo de obstruir sus tomas de agua sólo por hacer una visita a la capital argentina. Por esta razón la base naval argentina está en Bahía Blanca, más bien dicho en Puerto Belgrano, a veinte millas hacia el este, conocido también como Puerto Militar. Por la misma razón los ingleses, desde su base de Port Stanley en las Islas Malvinas, siempre han hecho de Montevideo su principal puerto de llamada en Sud América, siendo siempre muy bien recibidos".

### C) *Aproximación a Montevideo*

Antes de comenzar con la llamada Batalla del Anochecer, que pudiera haber sido un combate decisivo en un sentido u otro, transcribiremos otro "intermezzo" continuando el relato del locutor norteamericano Mike Fowler que comenzamos en la transcripción anterior. El tenía un ayudante de sobrenombre "Pop", un caso típico Rioplatense de raza mixta después de dos generaciones. "Pop" sabía algo de inglés y se hizo el "factotum" de Mike. Su nombre completo era Manuel Herrera Mc Tavish, este último apellido, siguiendo la costumbre local, era el de su madre quien era escocesa.

Michael Powell comienza describiendo el furgón rural que Mike compró para su trabajo en la campaña:

"Para transportar su equipo, Mike había comprado un furgón destartalado, muy aporreado pero poderoso y había contratado a un joven entusiasta de una de las estaciones de radio locales para manejar su equipo. Era un aparato portátil de último modelo, completamente equipado con sus accesorios y repuestos, y el joven pasaba las horas en contemplación estática del mismo... Se llamaba Tony y era nieto de inmigrantes italianos... "Así que él es italiano, tú eres escocés, y el hotelero es alemán" dijo Mike, "el portero es húngaro, el dueño del restaurant al otro lado de la plaza es checoslovaco; el Sr. Svensson, el ingeniero de radio, es sueco, y el dueño de esta estancia es un inglés. Yo creía que aquí todos eran españoles o indios. Pues es igual que en los Estados Unidos..."

La siguiente ocasión que Mike y Pop estuvieron en Montevideo fue en la mañana del 13 de diciembre. Habían estado en Concordia, más allá de Colón, y habían salido de la estancia al alba. La salida del sol fue grandiosa, con un cielo de color anaranjado, seguido de una lluvia suave y luego bruma, muy distinto del amanecer despejado que vieron los barcos británicos esa misma mañana. Mike se alegró por la lluvia, pues asentaba el polvo de los caminos...



Miró su reloj. Eran las siete y treinta; el EXETER ya se había retirado de la batalla y había comenzado su viaje de mil millas de tragedia y heroísmo hacia las Malvinas...

Mike... caminó... hacia el Palacio Salvo. Por el camino se encontró con un co-terráneo que trabajaba para la United Press en Buenos Aires y Montevideo, estaba muy emocionado... Ahora, por primera vez, Mike se dio cuenta que había pequeños grupos de personas conversando en tonos muy animados... Mike empezó a ponerse tan emocionado como todos los demás... Supóngase que uno de los barcos huía buscando refugiarse y que la batalla continuara dentro del Río de la Plata; sería el único reporter de radio norteamericano en el lugar... sería la oportunidad de toda una vida... aventajaría a todo el mundo... En la empresa por la cual trabajaba estarían locos de contentos... Si él tenía éxito con esto, lo enviarían a Europa".

Ahora conoceremos acerca de la Batalla del Anochecer, la cual fue una de tiros que casi dieron en el blanco. Debo decir aquí que, para poder comparar todas las horas dadas durante el día, felizmente la escuadra de Harwood y el GRAF SPEE usaron la misma hora, de la cual la designación es "Zona más 2", es decir, 2 horas atrasada con relación a la hora media de Greenwich y 1 hora adelantada con relación a la hora de Montevideo.

El 2º Oficial de Derrota del GRAF SPEE, Comandante Höpfner, me comentó que esto fue una gran ventaja al mirar retrospectivamente, aún cuando realmente estaban todos bien entrados en la Zona 3, en la cual hubiera correspondido la hora de Montevideo. Teniendo esto presente, oigan ahora el relato de Harwood en cuanto a la persecución y las alternativas de la Batalla al Anochecer.

46. La persecución siguió sin variante hasta las 19.15, cuando el GRAF SPEE cambió de ruta y disparó dos salvas al AJAX, el cual inmediatamente viró tendiendo una cortina de humo. La primera salva cayó corta pero en línea; la segunda cayó en la estela del AJAX al virar. La distancia en este momento era de unas 26.000 yardas.

47. Ahora parecía que el GRAF SPEE tenía la intención de entrar en el Río de la Plata, y a las 19.02 ordené al ACHILLES que lo siguiera si fuera al oeste de la Isla de Lobos, mientras el AJAX navegaría hacia el sur del Banco Inglés por si acaso volviera hacia atrás por ese camino. También recomendé al ACHILLES que se aprovechara al máximo de las aguas territoriales durante la persecución. Mis instrucciones fueron seguidas a la perfección por el Capitán W. E. Parry, quien condujo al ACHILLES por dentro de la Isla de Lobos y cerca de la costa uruguaya.

48. Justo después de la puesta del sol el GRAF SPEE disparó tres salvas al ACHILLES, la tercera cayendo a muy poca distancia. El ACHILLES contestó con cinco salvas que parecieron horquillar al GRAF SPEE. El ACHILLES en este momento recién había pasado la Punta Negra.

49. La cañonera uruguaya URUGUAY se acercó al AJAX alrededor de las 21.15. Parecía estar realizando tareas de patrullaje. Pronto quedó atrás.



50. El GRAF SPEE también disparó salvas aisladas al ACHILLES a las 21.32, 21.40 y 21.43, pero la visibilidad hacia el este era muy mala para el barco alemán a estas horas, y su fuego debe haber sido, simplemente, para mantener a los perseguidores a distancia.

51. Estos tiros, sin embargo, no impidieron al Capitán Parry el mantenerse en contacto con el GRAF SPEE, y a las 22.00 se había acercado a cinco millas de este barco, cuya silueta se veía bien, primero contra el cielo iluminado por el crepúsculo y luego contra las luces de Montevideo. El GRAF SPEE pasó al norte del Banco Inglés y ancló en las radas de Montevideo a las 00.50.

52. Mi principal preocupación en el momento, era cuánto tiempo pensaba quedar allí. El primer requisito era mantenerse entre el mar y el GRAF SPEE si se hacía al mar otra vez, y al mismo tiempo evitar el constituir un blanco fácil contra la luz del alba. A las 23.50 ordené al AJAX y al ACHILLES que se retirasen del Río de la Plata; el ACHILLES debiendo patrullar el sector comprendido entre la costa uruguaya y una línea a 120 grados del Banco Inglés, el AJAX haciendo lo propio en el sector sur. Ambos barcos debían entrar nuevamente en el Río de la Plata después del amanecer, cada uno en su sector correspondiente.

La mención por Harwood de la cañonera uruguaya URUGUAY es otro de los detalles extraordinarios de esta historia. Cuando las autoridades de la Marina Uruguaya en Montevideo oyeron el comunicado por radio de Harwood después de la batalla, avisando a todos los barcos británicos que salieran del paso del GRAF SPEE que viajaba directo a Montevideo, ellas ordenaron a su única cañonera grande que saliera a la boca del Plata para observar lo que pasaba, ya que Uruguay y Argentina consideraban que las aguas del estuario eran aguas territoriales, cosa que ni nosotros ni los alemanes reconocíamos.

Después que el GRAF SPEE y los cruceros pasaron velozmente a su lado, la URUGUAY dio la vuelta y les siguió, algo así como la lancha de un árbitro, para hacer un informe de la lucha.

A continuación damos el relato del Capitán F. J. Fuentes, tal como aparece en el Libro Azul Uruguayo: "Antecedentes relativos al hundimiento del acorazado ADMIRAL GRAF SPEE y a la internación del barco mercante TACOMA", en la página 13.

## B) ANTECEDENTES RELATIVOS AL HUNDIMIENTO DEL "ADMIRAL GRAF SPEE"

N. 1 (El Comandante del Crucero URUGUAY eleva al Inspector General de Marina una información detallada acerca del combate naval librado en las proximidades de Punta del Este entre el acorazado alemán ADMIRAL GRAF SPEE y los cruceros británicos AJAX, ACHILLES y EXETER, en la que expresa que, salvo los primeros minutos de su iniciación, todo el combate se desarrolló en aguas jurisdiccionales uruguayas).



"Inf. N. 56 - 14-XII-39. - Reservado - Bahía de Maldonado, diciembre 14 de 1939. - Al Señor Inspector General de Marina - Cúmplame elevar al señor Inspector General, el informe detallado de los acontecimientos del día de ayer: en cumplimiento de órdenes de esa Inspección General, levé anclas a las 16 hs. 42 m. del día de ayer saliendo del Puerto de Maldonado y poniendo rumbo SE. Se navegó sin novedad hasta las 18 hs. 14 m. en la que encontrándome en situación  $\varphi = 35^{\circ} 06' S W = 54^{\circ} 51' W$  se avistó demorando a los  $60^{\circ}$  un buque de guerra que resultó ser después el ADMIRAL GRAF SPEE alemán. A las 18 hs. 44' el buque mencionado efectuó dos disparos de cañón en dirección a una espesa cortina de humo que con demora de  $90^{\circ}$  se avista en el horizonte. El ADMIRAL GRAF SPEE navegando a una velocidad aproximada de 18 nudos se acerca a la Isla de Lobos poniendo luego rumbo W y pasando a una distancia aproximada de 2 millas de la Isla mencionada; lleva izado el pabellón alemán y dos señales en sus drizas que es imposible distinguir por la distancia y por proyectarse sobre la torre de dirección de tiro. Izé inmediatamente la seña B V del Código Internacional, cuyo significado es: "veo sus banderas pero no puedo distinguirlas"; presumiendo que la señal significara una advertencia sobre la zona de peligro.

A las 18 hs. 30 en situación  $\varphi = 35^{\circ} 10' S W = 54^{\circ} 52' W$  se avistan con demora de  $45^{\circ}$  y  $90^{\circ}$  dos buques ingleses de guerra tipo "Ajax" los cuales toman rumbo convergente hacia el acorazado alemán.

A las 19 hs. en situación  $\varphi = 35^{\circ} 11' S W = 54^{\circ} 41' W$  en vista de que considero inminente un combate en las cercanías de nuestras costas, decido cambiar de rumbo dirigiéndome a nuestras aguas territoriales con el objeto de vigilar; aunque esta maniobra resulta peligrosa por colocarme entre los adversarios y en razón de la presunta advertencia del crucero alemán, decidido realizarla en virtud de estarle cometido a este buque el hacer respetar nuestras aguas territoriales.

Dispongo se aumente la velocidad para llegar lo antes posible a ellas.

Uno de los buques ingleses, el que se avistó a la demora de  $90^{\circ}$  toma rumbo WNW, acelerando su velocidad hasta los 32 nudos a la que pasa a 3000 metros de nuestra popa, con el medio engalanado de combate izado, el otro se acerca a nuestra costa tomando luego rumbo W y pasando por dentro de Lobos.

A las 19 hs. 50 m., el buque inglés que llevaba rumbo W abre fuego encontrándose a la altura de Punta Negra y a una distancia aproximada de 8 millas de la costa en aguas jurisdiccionales. El acorazado alemán que se encuentra entre el mencionado buque inglés y la boya E del Banco Inglés contesta el fuego prosiguiéndose el combate con dirección W, durante el cual el buque inglés produce una cortina de humo efectuando una completa vuelta al horizonte detrás de ella. El otro buque inglés que se había detenido a 12 millas aproximadas al W de Punta Ballena arriando el medio engalanado de combate, el cual fue izado de inmediato por el anteriormente mencionado, toma rumbo W sin intervenir en ningún momento en el combate a nuestra vista.

A las 20 hs. 42 m., se ven los últimos fogonazos de los disparos. Encontrándome a 3 millas de nuestra costa, decido poner rumbo a W recorriendo la parte de nuestra costa frente a la cual se había realizado el combate, reforzando la vigilancia por si se encontraran naufragos.

A las 0 hs. 19 m. del día de hoy se fondeó en las cercanías de Isla de Flores  $\varphi = 34^{\circ} 56' S W = 55^{\circ} 44' W$ . A las 4 hs. 55 m. se avistó un buque de guerra navegando con las luces apagadas rumbo al E. el cual vira  $180^{\circ}$  a las 5 hs. dirigiéndose al W.

A las 4 hs. 55 m. se viró anclas efectuándose navegación de vigilancia hasta las 10 hs. 05 m. en que se da fondo en Punta del Este.



Cúpleme destacar que salvo en los primeros minutos de su iniciación, todo el combate se desarrolló en aguas jurisdiccionales, como se constata en el croquis adjunto.

Saluda a Ud atentamente.

Capitán de Fragata Fernando J. Fuentes  
Comandante

Este informe aparece respaldado por el mapa de ruta de la batalla en el estuario, diseñado de acuerdo con el mismo por el Departamento Hidrográfico uruguayo e incluido en el libro del Ministro de Defensa de la época, General Alfredo R. Campos, publicado en 1952, bajo el título de *Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial en Aguas Territoriales de la República Oriental del Uruguay*. La declaración de que el ACHILLES hizo fuego primero contra el GRAF SPEE es controvertida por cada uno de los informes británicos sobre la batalla, tanto en el libro de bitácora del ACHILLES, como en el del AJAX.

El Comandante Lloyd Hirst proporciona una declaración completa y convincente relativa a la razón en que, con toda buena fe, incurre el Capitán Fuentes en este error: en síntesis, que el ACHILLES estaba bien a la vista de él cuando hizo fuego, en tanto que el GRAF SPEE cuando había disparado, con anterioridad, estaba a 25 millas de distancia, justo detrás del horizonte. He aquí el relato del Comandante Lloyd Hirst, quien, en la época de la Batalla, era Agregado Naval Adjunto en Buenos Aires y Montevideo.

"Durante estas operaciones, el crucero URUGUAY había estado cumpliendo fielmente con sus órdenes de observar cualquier violación de la soberanía uruguaya. Cuando el GRAF SPEE hizo fuego sobre el AJAX a las 19.15, el URUGUAY se hallaba a treinta millas al sudoeste de la Isla de Lobos. Su informe dice que el GRAF SPEE pasó dentro de una distancia de 1 milla con 8 de la Isla de Lobos, pero los puestos de controladores combinados del AJAX y el ACHILLES dicen que la distancia era de 3 millas. El URUGUAY pasó dentro de las 3.000 yardas del AJAX y luego decidió regresar a la costa uruguaya. Su informe dice, entonces, que a las 20.15 el ACHILLES abrió fuego sobre el GRAF SPEE, estando el ACHILLES en ese momento, solamente a ocho millas de la costa uruguaya. El informe que dice que el ACHILLES abrió fuego sobre el GRAF SPEE es un error infortunado e involuntario del Capitán del URUGUAY que condujo a una protesta por parte del Gobierno uruguayo aduciendo que el buque de guerra británico había violado la zona jurisdiccional de nueve millas reclamada por el Uruguay. No se hizo ninguna protesta ante el Gobierno alemán, porque el GRAF SPEE había hecho fuego dentro de seis millas a la Isla de Lobos. El Comodoro Harwood, en su visita subsiguiente a Montevideo, trató en vano de convencer a las Autoridades Navales de que el ACHILLES estaba contestando un ataque del GRAF SPEE, pero el Comandante Fernando Fuentes mantuvo su declaración.

Más tarde, en el mes de febrero de 1952, el General Alfredo R. Campos, que era en la época de la batalla Ministro de Defensa Nacional, dio carácter permanente a esta confusión en su libro *Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial en Aguas Territoriales de la República Oriental del Uruguay*. No es admisible que el relato oficial de la batalla por parte del Almirantazgo, preparado para el estudio de la maniobra de Tá-



ticas y respaldado por los archivos del Almirantazgo Alemán encontrados en Alemania en 1949, pudiera estar equivocado, pues las rutas, horas, posiciones y acontecimientos están basados sobre los datos de la Oficina de Tiro del ACHILLES y sobre su libro de bitácora. Ellos establecen definitivamente que el GRAF SPEE abrió fuego a las 20.48 y que el ACHILLES respondió a las 20.54.

El GRAF SPEE, cuando hizo fuego al ACHILLES a las 20.48 estaba a ocho millas al sudoeste de Punta Piedra de Afilar; el ACHILLES estaba a catorce millas de aquél y a unas seis millas al sur de Punta Negra y el URUGUAY estaba a once millas al este del ACHILLES.

El sol acababa de ponerse en el oeste y hubiera sido muy difícil para el URUGUAY haber visto fogonazos del GRAF SPEE a veinticinco millas de distancia, prácticamente por debajo de su horizonte de visibilidad, pero es natural que hubiera visto al ACHILLES respondiendo al fuego. Más todavía, las rutas mostradas por el crucero uruguayo, de los dos oponentes, especialmente las del GRAF SPEE, son muy diferentes de las que muestra la Oficina de Tiro del Almirantazgo y hubo también, posiblemente, un error de identificación en la oscuridad, de los buques en cuestión. Parecería, en consecuencia, que si alguna protesta tenía que efectuarse, debió haber sido hecha contra el buque alemán, por hacer fuego al AJAX, cuando se hallaba solamente a seis millas de la Isla de Lobos, y no contra el buque británico, por responder a la agresión, aguas afuera de Punta Negra. (Con respecto a las protestas, el Gral. Campos hace notar que, tal como se puede verificar leyendo lo expresado en las págs. 27, 28 y 29 del Libro Azul de la Cancillería uruguaya, se envió cartas de protesta a *ambos* Gobiernos. Véase también la carta del Dr. José A. Mora Otero, pág. 410).

Para ver esta parte del combate del punto de vista alemán, tenemos nuevamente el animado relato del Comandante Rasenack.

“En el combate de esta mañana hemos gastado más de la mitad de nuestras municiones. Tenemos que hacer economías con lo que nos queda, pues si tuviésemos que hacer fuego al mismo tren que esta mañana las torres grandes lo podrían hacer tan sólo por media hora, y en Montevideo no existe posibilidad alguna de reponer nuestras existencias de proyectiles.

Alrededor de la hora 19.00 me informan que los cruceros livianos se están acercando nuevamente. Poco después de las 20.00 el sol se pondrá. Allá lejos sobre el horizonte del lado de estribor, podemos divisar la costa de Sud América. Adelante vemos un barco gris, pero no podemos distinguir qué es. En caso de cualquier eventualidad, el Capitán ordena que se toque la alarma. Una vez más, acá abajo en la mesa de control, estamos esperando otro combate.

Pero mientras tanto el barco se nos aproxima y pasa muy cerca a popa... Nuestro Segundo Comandante lo reconoce como el crucero URUGUAY, la unidad mayor de la armada del país que estamos por visitar.

Faltan sólo pocos minutos para la puesta del sol. Nosotros estamos situados contra el cielo, iluminado al oeste, mientras ya es oscuro allí donde está el enemigo. Los dos cruceros se han acercado a diecinueve kilómetros. De repente una salva cae cerca de nuestra nave.



De nuevo oigo aquel sonido metálico que aprendí a conocer tan bien esta mañana, producido por las esquirlas que chocan contra nuestros costados. Nuestro Capitán responde, pero sólo con las dos salvas que habían quedado en los cañones desde esta mañana. No desea trabarse en un combate prolongado. Tenemos que ser muy económicos con nuestras municiones. Por esta razón esperamos hasta que nuestros proyectiles han caído, para luego rectificar la dirección y la distancia. Aparentemente estuvimos muy cerca, pues después de la segunda salva los cruceros enemigos dieron la vuelta, tendieron una cortina de humo, y se alejaron de nuevo.

Sin embargo vuelven al ataque, y otra vez les obligamos a alejarse con dos salvas bien colocadas. Hacia el este está tan oscuro que es imposible que veamos donde caen nuestros proyectiles. El Oficial Jefe de Artillería tiene que depender del telémetro, agregando unos diez kilómetros, ya que nuestros cañones están algo gastados.

La segunda vez que los cruceros británicos se acercan, no abren fuego. Ahora uno solo nos persigue y el otro se ha alejado. ¿Habrá recibido más impactos directos de lo que podemos observar? ¿Quizás no nos puede perseguir? ¿O está tratando de alejarse para luego pasarnos y torpedearnos durante la noche? Con su velocidad superior bien puede hacerlo. Estamos en duda y permanecemos vigilando”.

Esta supuesta salva británica mencionada en el cuarto párrafo arriba, no está registrada en ninguna otra parte, pero las dos salvas del GRAF SPEE que se dice fueron en respuesta, evidentemente son las dos que fueron disparadas al AJAX a las 19.15, según lo registró Harwood (Página 152, párrafo 46), y mencionadas en el informe alemán (no transcripto en esta edición), a las cuales el AJAX no respondió. Las dos salvas adicionales del GRAF SPEE tan bien colocadas (5º párrafo) son presumiblemente las mismas tres salvas mencionadas por Harwood en su despacho como disparadas a las 21.32, 21.40 y 21.43. Esto parece confirmarse por la afirmación adicional del comandante Rasenack de que los cruceros británicos no respondieron.

El Teniente de Artillería del ACHILLES, hoy Contralmirante R. E. Washbourn, ahora describirá cómo el ACHILLES siguió al GRAF SPEE de cerca al abrigo de la costa uruguaya en el crepúsculo cada vez más denso:

“A la puesta del sol nos deslizamos al abrigo de la costa, y pasamos entre la Isla de Lobos y la tierra firme. El GRAF SPEE se veía magníficamente perfilado contra el cielo, todavía luminoso después de la puesta del sol, mientras nosotros debimos ser casi invisibles. Fue una tentación tremenda. Estábamos justamente por fuera del límite de tres millas que nosotros reconocemos, pero dentro de las aguas territoriales reclamadas. Poco después de la puesta del sol, a 22.000 yardas, el GRAF SPEE nos dio la excusa que esperábamos, y con júbilo musité de nuevo “DISPAREN” por el micrófono.

Hubo justo tiempo para cinco lindísimas andanadas antes de que las cosas se nos volvieran demasiado bravas y luego viramos otra vez bajo cortina de humo. La puntería del enemigo era maravillosa, considerando el pésimo blanco que presentábamos. Supongo que usaban telemetría enfocando nuestros fogonazos. No vi el último par nuestro, pero logramos horquillar una o dos veces, de acuerdo al AJAX que observaba nuestro flanco.



En lo tocante a la afirmación de Harwood en el párrafo 51 de su parte, de que el GRAF SPEE ancló en la rada de Montevideo a las 00.50, esto debe tratarse de un error puesto que no puede caber duda de que, tal como se anotó en el "Registro Portuario de Entrada de Barcos de Guerra" y lo confirmó el Gral. Campos, el GRAF SPEE arribó a las 22.50 (hora local) de modo que esto correspondería a las 23.50 de la hora de Harwood de Zona más 2. El parte de Harwood estaba fechado 30 de diciembre de 1939 (aunque recién fue publicado en 1947), y se desprende claramente del relato del Comandante Lloyd Hirst basado en su estudio de documentos posteriores del Almirantazgo (ver página 160), que el GRAF SPEE arribó más de una hora anticipadamente, pues él indica que eran las 23.30 y por lo tanto la hora local 22.30. Esta diferencia de 20 minutos es probablemente imputable a la diferencia horaria entre el pasaje del GRAF SPEE frente a la escollera y el momento en que su anclaje en el puerto fue en realidad anotado por las autoridades portuarias del Uruguay.

Más impresiones del Representante de la Havas a bordo del FORMOSE (ver página 149), sobre este último intercambio de disparos:

Cerca de la Isla de Lobos estaban los restos del naufragio de un vapor holandés, y virando alrededor de la isla vimos un barquito de guerra de dos chimeneas, que enarbolaba el paellón uruguayo.

Poco después, con los prismáticos, se pudo ver claramente el GRAF SPEE. Los botes salvavidas y las escalas están ya listas a bordo de nuestro barco. La inconfundible silueta del GRAF SPEE se agranda por momentos. Nuestros pasajeros están cerrando sus equipajes sin sospechar el peligro. El FORMOSE ya ha pasado Lobos, siguiendo en su ruta a Montevideo, y el GRAF SPEE sigue un rumbo paralelo al nuestro. En cierto momento parece detenerse puesto que el humo que despiende se eleva verticalmente en la calma del anochecer.

Repentinamente, tres salvas a cortos intervalos, y tres grandes nubes de humo se elevan del GRAF SPEE que acaba de disparar. Pero, ¿a qué? No caen granadas cerca de nosotros. Un tenue humo negro en dos puntos del horizonte a nuestro lado de babor nos trae la explicación. Es ciertamente a los valientes cruceros británicos que vienen a socorrernos. Uno de los cruceros ingleses queda luego envuelto en una densa nube de humo, lo que nos hace temer que ha recibido un impacto. Afortunadamente resulta ser una cortina de humo. Todos respiramos mejor.

Hacia las 19.00 (hora uruguaya) el GRAF SPEE nos pasa, retirándose frente a los barcos ingleses, aunque éstos son inferiores en armamento y blindaje. En ese momento, una salva de los cruceros británicos parece hacer impacto en su superestructura y vemos claramente dos columnas de humo que se elevan de su cubierta. Aumenta su velocidad al tiempo que hace fuego con sus cañones de popa. Con el crepúsculo, los fogonazos de sus cañones nos causan una impresión todavía mayor. Podemos oír el silbido de las granadas en el aire, sobre nosotros. El Capitán ordena a los pasajeros que se pongan los salvavidas. Todos se prepararon en calma. Las madres tomaron a sus hijos en brazos, cubiertos con mantas.

Llueven granadas alrededor del GRAF SPEE. Una de ellas parece alcanzarlo en la cubierta de popa. Cae la noche y vemos la silueta del GRAF SPEE recortada contra el sol poniente, todavía descargando unas cuantas salvas a intervalos... Nuestro más cordial agradecimiento a nuestros aliados británicos.



Ahora deben oír el relato de un veterano del Río de la Plata, que fue Agregado Naval Adjunto en Buenos Aires y Montevideo, en la época de la batalla. Es uno de los tres oficiales sobrevivientes de las batallas de Coronel y de las Malvinas, quienes estuvieron presentes en ambos combates en calidad de oficiales del crucero liviano GLASGOW, el cual por su velocidad pudo zafarse en Coronel y pudo luego luchar victoriosamente en las Malvinas.

El Comandante Lloyd Hirst residió en el Uruguay entre las dos guerras y ha realizado un estudio muy completo de la historia de este país y del Río de la Plata; por lo tanto, él podrá contribuir con un comentario muy instructivo acerca de las pretensiones en cuanto a las aguas territoriales en el estuario, como también acerca del combate.

“La República Argentina, habiendo dominado ambas márgenes del estuario del Plata hasta que accedió a la independencia de la Provincia Oriental o del este en 1828, mantuvo anteriormente a la primera Guerra Mundial una pretensión no reconocida sobre todas las aguas del Plata, a excepción de las que reclamaba el Uruguay; este país pretendía una faja costera de nueve millas, tampoco reconocida esta pretensión por Gran Bretaña. Los dos países ahora sostienen que la entrada al Río de la Plata no es un estuario, pero que las aguas encerradas hacia el oeste de una línea trazada desde Punta del Este (no del Cabo de Santa María) hasta el Cabo de San Antonio en la República Argentina, son aguas internas y que la soberanía sobre ellas quedaría dividida entre los dos estados marginales. Esta tesis se presentó recientemente en Ginebra, en un congreso mundial sobre Derecho Marítimo, pero sin que se llegara a ninguna conclusión.

Los barcos británicos en 1939, a igual que en 1914, tenían órdenes del Almirantazgo de respetar tan sólo el límite de tres millas. El pasaje a través de estas aguas no constituye una infracción, especialmente en el caso de “persecución acalorada”. La iniciación de una acción bélica sería una infracción a la soberanía, pero el repeler un ataque no lo sería.

Veinte minutos después que del alto faro de la Isla de Lobos se avistó al GRAF SPEE, éste pudo verse desde Punta del Este, y dos manchas de humo sobre el horizonte mostraban que estaba perseguido. Se dirigió al límite sur de la franja de tres millas frente a la Isla de Lobos, y su gran ola de proa —como un hueso entre los dientes— mostraba que avanzaba a gran velocidad. Cuando estaba a tan sólo 6 millas de la Isla de Lobos, es decir dentro del límite de 9 millas reclamada por el Uruguay, disparó una salva al AJAX, el que le perseguía a babor. Esto ocurrió a las 19.15 (hora local 18.15).

El AJAX estaba a 26.000 yardas de distancia. El informe del GRAF SPEE dice 25.500 yardas, lo cual explica por qué los primeros tiros se quedaron cortos en unas 500 yardas. El AJAX no devolvió el fuego, dado que la Isla de Lobos, Punta del Este y Maldonado todos se encontraban detrás del blanco de los alemanes, y el Comodoro Harwood no quería que posibles granadas, rebotando, dañasen estos bien conocidos lugares amistosos, de modo que tendió una cortina de humo y viró bajo esta protección. La segunda salva del GRAF SPEE cayó en su estela. ¡Excelente puntería!

El ACHILLES también viró al ver los fogonazos, pero al encontrar que no era él el blanco, reanudó la persecución a estribor. Incontables focas, asustadas por estampido de los cañones, se arrojaron desde las alturas de la isla, muriendo despedazadas abajo en las rocas.



Inmediatamente después de hacer fuego, el GRAF SPEE puso proa a la Isla de Lobos y entrando en sus tres millas de aguas territoriales, pasó frente a su extremo sur a las 19.35 y a una distancia de  $2\frac{1}{2}$  millas (o a 1.8 millas según el informe uruguayo). Fue así el primero en refugiarse, en aguas territoriales, del posible fuego enemigo. Luego puso proa hacia un punto en el mar a tres millas de la Punta Negra. Así pasó frente a Punta del Este a una distancia de cinco millas.

NOTA. El informe uruguayo presenta al GRAF SPEE procediendo directamente hacia el oeste después de hacer fuego posiblemente, debido al crepúsculo y a las preocupaciones inmediatas de la URUGUAY, en proximidad del GRAF SPEE y del AJAX, no se hayan registrado observaciones más exactas del rumbo seguido.

“El ACHILLES dobló alrededor de la Isla de Lobos por el lado norte y pasó entre la isla y la península, siguiendo luego, detrás del GRAF SPEE. Pasó frente a Punta del Este a las 20.10, cuarenta minutos después del barco alemán. El AJAX, a las 20.00, habiendo alcanzado una posición a 50 millas al este del Banco Inglés, se detuvo para observar el desarrollo de los hechos, dirigiéndose luego a su extremo sur. Como “camuflage” llevaba pintada en la proa una gran ola blanca, la cual confundió a los observadores en tierra.

El GRAF SPEE estaba ahora rumbo directamente hacia Punta del Este, y al llegar al límite de tres millas viró con el fondo de una magnífica puesta de sol, hora 20.48; eligió este preciso momento, cuando el sol hería en los ojos a las dotaciones de los cañones ingleses, para virar lo suficiente como para poder apuntar con ambas torres, disparando luego tres salvas. El ACHILLES viró inmediatamente hacia la costa Uruguaya, cayendo la tercera salva en su estela. El ACHILLES, todavía fuera del límite de las tres millas, a las 20.54, disparó cinco salvas con sus cañones de seis pulgadas, las cuales parecieron horquillar el objetivo.

El ACHILLES de nuevo se volvió osadamente hacia el oeste en persecución del GRAF SPEE y, ayudado por la semi-oscuridad, aumentó su velocidad a treinta nudos. El GRAF SPEE disparó tres salvas más con su torre de popa, pero todas cayeron delante del objetivo. El ACHILLES no contestó el fuego para no delatar su posición en la obscuridad, que era ahora completa. A las 22.00 estaba sólo a cinco millas del GRAF SPEE, y éste a sólo once millas de Montevideo. A las 23.07 Harwood ordenó que el ACHILLES se retirara y a las 23.30 (hora local 22.30) el GRAF SPEE pasó la esollera y ancló en el antepuerto de Montevideo”.

Esto concuerda más o menos con la afirmación del General Campos en su libro de que entró a las 22.50 hora uruguaya, según está registrado en el “Registro Portuario de Entrada de Barcos de Guerra”, (véase página 14, ítem. N° 2 del Libro Azul, original uruguayo). Más o menos esta misma hora la da el Capitán del FORMOSE, al decir que cuando este barco ancló fuera de la bahía cerca de las once horas local, el GRAF SPEE ya estaba adentro. Más tarde, en la noche, el Comandante Rasenack estuvo muy preocupado en cuanto a si no habría aún tiempo de virar y dirigirse al Atlántico. Luego describe el discurso dirigido por el Capitán Langsdorff a su tripulación a través del micrófono, mientras se acercaban a Montevideo.



"Ya es de noche. Debemos llegar a Montevideo cerca de media noche. Todavía nos quedan tres horas de navegación en la oscuridad. El vigía sobre la cubierta, aquellos en la cofa y en los distintos puestos de mando mantienen una vigilancia sumamente atenta para evitar que el enemigo nos tome de sorpresa. Para los que estamos bajo cubierta, esto significa una prueba suprema de nuestra serenidad. Las agujas del reloj se siguen arrastrando lentamente.

Los que están sobre cubierta pueden, por lo menos, ver si se aproxima algún peligro, pero nosotros aquí abajo no vemos nada, no oímos nada, pero sin embargo nuestros sentidos están atentos, y a cada momento esperamos oír la explosión de un torpedo o que la batalla se reinicie.

El GRAF SPEE se envuelve en una cortina de humo para que el enemigo no pueda calcular su posición exacta. Más ó menos a las 22.30, el segundo de los cruceros deja de seguirnos y pronto no lo vemos más. ¿Nos habrán perdido de vista? Observo que el radar está apuntando a popa, hacia estribor, pero no encuentra ningún blanco. Por mi mente pasa la idea de que éste sería el momento ideal para volvernos hacia el sur y perdernos en la inmensidad del océano. ¡Quizás sea ésta nuestra última oportunidad!

Podríamos prescindir de las cocinas y del aparato para producir agua potable, pero, ¿cómo nos arreglaríamos sin las plantas de purificación de fuel oil y de aceite lubricante, que también han quedado destruidas? Todavía tenemos reservas, pero una vez agotadas, éstas, ¿seguirían funcionando nuestras máquinas como hasta el momento? Nuestro Capitán había resuelto no hacer la prueba.

Ya podemos distinguir las luces de la ciudad de Montevideo. Estamos a tan sólo diez millas de la boya. Reducimos nuestra velocidad a 18 nudos, pues la poca profundidad de estas aguas no permite más de esto...

*"Para hoy no hay más guerra para nosotros".* Es la voz de nuestro Capitán oída en todos los altavoces. Esto me recuerda las otras veces cuando, después de las maniobras, volvíamos a nuestra base y se daba la señal: R P C ("Este ejercicio está terminado"). Exactamente a medianoche, anclamos en el puerto de Montevideo.

Ya está muy avanzada la noche. No puedo dormir en mi cabina. Las esquirlas de granada han hecho agujeros en la pared y el techo. Además hay un fuerte olor de fuego, hierro y sangre. El incendio de las municiones había ocurrido justamente por encima de mi cabina, y aquí también una explosión de granada había mutilado a algunos de la tripulación. Hay bastante profundidad de agua en el piso de mi cabina, y el agua gotea continuamente desde el techo. Seguramente se ha roto algún caño. De modo que me voy a dormir en la cabina del meteorólogo. Siempre hemos estado juntos en las guardias nocturnas en el puente y nos hemos hecho muy amigos. Es una buena persona, y un hombre muy correcto. El se embarcó como voluntario poco antes de hacernos a la mar.

¡Dormir! Este es el deseo que todos tenemos después de un día como el de hoy. Cuando me acuesto en mi cucheta, en mis pensamientos vivo de nuevo los acontecimientos del día, y me es sencillamente imposible creer que ahora estamos en un puerto, anclados, que no hay más puestos de combate y que no precisamos estar alertas a que la campana de alarma pueda sonar en cualquier momento. Me sobreviene una tremenda sensación de flojedad física. Dormimos profundamente hasta que el sol brillante de la mañana, penetrando por los ojos de buoy, nos despierta".



Y ahora volvámonos a los prisioneros en la sección de los guardiamarinas, donde lo menos que podemos decir es que pasaron un día sumamente molesto. La mayoría se había dormido cuando uno de ellos despertó y se dio cuenta que estaban anclados en un puerto, oyéndose los ruidos lejanos de una ciudad. Describe vívidamente lo que fue una escena memorable.

“Cuando el GRAF SPEE disparó otra salva alrededor de las diez, la mayoría de nosotros nos habíamos dormido. Nos despertamos, sobresaltados momentáneamente, y mi primer pensamiento fue: “Y bien, ¿vendrá ahora el fin?” Por primera vez un sentimiento de amargura me embarga. “¿Por qué no nos pueden dejar tranquilos?” pensé.

La Marina Británica pensaba liquidarnos. Sería sólo cuestión de poco tiempo, antes de que nos dieran el golpe de gracia. Mientras esperábamos, dormitamos; luego quedamos otra vez dormidos.

Súbitamente me incorporé en la cama; las máquinas se habían detenido. Me pregunté qué diablos podía significar esto. Luego un pensamiento terrible pasó por mi mente como un rayo. ¿Dejaría el Capitán Langsdorff que los barcos británicos lo pasaran durante la noche, volviendo él sobre sus pisadas y saliendo de nuevo al mar abierto? A la mañana ya estaríamos a muchas millas de distancia, y tendríamos que aguantar nuestros suplicios de nuevo. Mientras estaba sentado allí con estos pensamientos, oí el ruido de una llave y el chirriar de las grampas que se retiraban de la puerta. Una luz azul fantasmagórica apareció: procedía de la linterna oscurecida del Teniente Herzberg, quien venía seguido de los centinelas. Yo me preguntaba qué iba a suceder. Yo era el que estaba más cerca de la puerta. Me incliné y le toqué.

“¿Qué ha pasado?” le susurré. Puso la mano en mi hombro y se sonrió. Luego dio media vuelta y levantó la voz para que todos le oyéramos.

“Caballeros”, comenzó, “para ustedes la guerra ha terminado. Estamos ahora anclados en la bahía de Montevideo, y el capitán me ha ordenado que les diga que serán puestos en libertad mañana”.(\*)

Por un momento hubo un silencio de muerte. Algunos de nosotros no habíamos alcanzado a comprender todo el significado de sus palabras. Algunos, en efecto, aún dormían plácidamente, inconscientes de las tremendas noticias que se les estaban dando.

Le sacudí la manga de la chaqueta a Herzberg. Era un marino mercante, y yo sentía que un vínculo común nos unía. Me alegraba que los proyectiles británicos no le habían herido.

“¿Estamos anclados?” grité, no pudiendo casi creer sus palabras.

“Sí”, contestó, “y mañana estarán libres”.

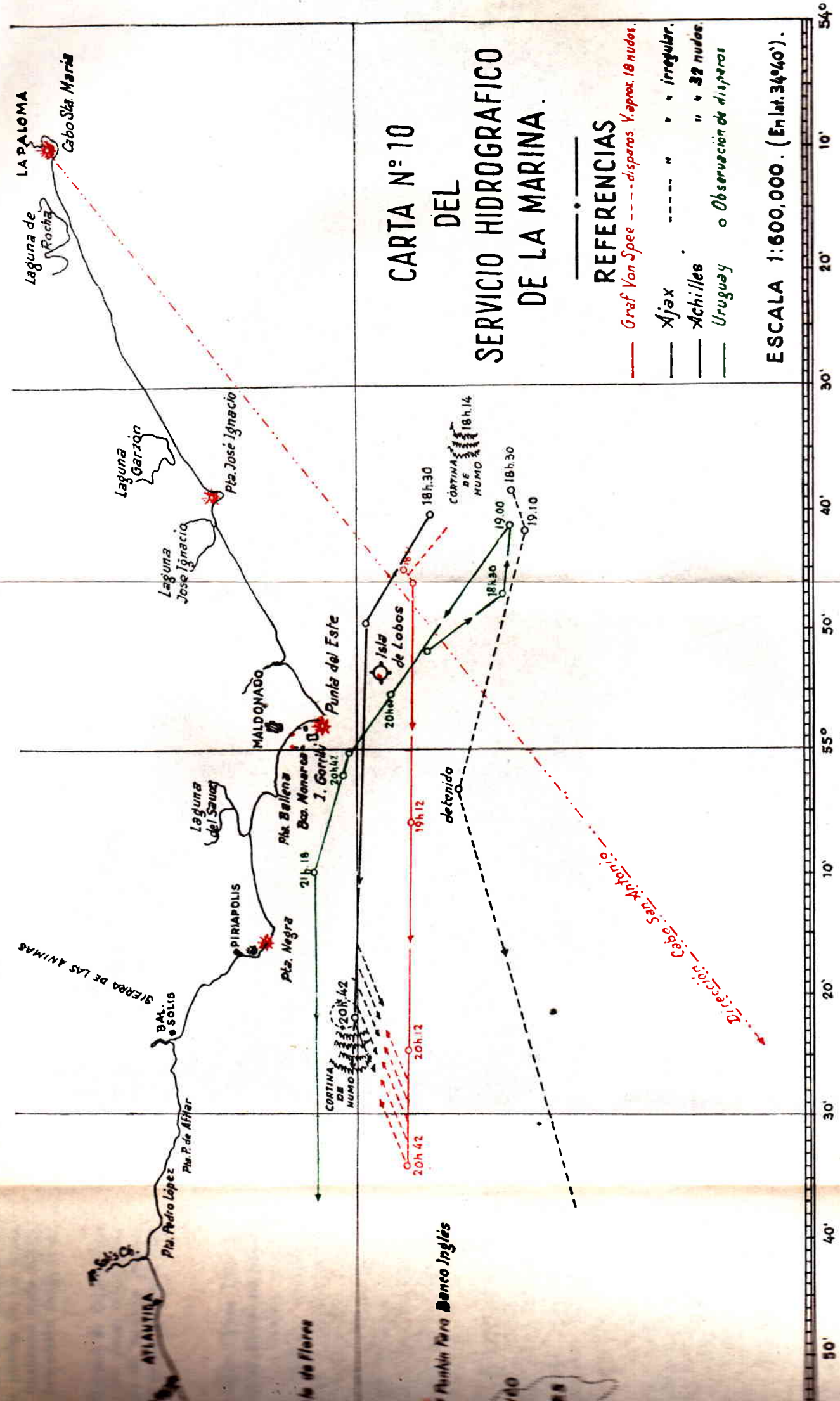
Luego todos parecieron volverse locos. A Herzberg le sacudí la mano hasta casi arrancársela, y otros lucharon conmigo para hacer otro tanto. Se encendieron las luces y hasta los guardias entraron y se unieron a la verdadera orgía de apretones de manos...

\* De acuerdo con el Derecho Internacional, el cual prohíbe que se detengan prisioneros a bordo en un puerto neutral, ya sea sobre un barco de guerra o sobre un barco mercante capturado o “Presa”. (Convención de La Haya XIII, Artículos 21 y 22). Ver pág. 291.











Esto fue a la medianoche. Corrimos a la claraboya para asegurarnos que estábamos realmente en el puerto. No había duda alguna. Yo podía ver, a la distancia, los alegres letreros luminosos. Las bocinas de los taxímetros y las pitadas de los trenes me llegaban débilmente a través de la superficie del agua. Y finalmente pude identificarlo como Montevideo, por los destellos que el faro del Cerro proyectaba desde la altura, detrás de la ciudad”.

“Para la mayoría de nosotros, ya no quedaba más la posibilidad de dormir. Nos sentamos a charlar del milagro que había acontecido, nosotros que pocas horas antes nos habíamos resignado a morir repentinamente por los cañones de nuestros propios connacionales. Algunos de nosotros, recuerdo bien, no se olvidaron de dar gracias a Dios por esta liberación increíble”.

Por una ironía del destino, cuando el teniente Herzberg dijo: “Para Uds. la guerra ha terminado”, sugiriendo que para la tripulación del GRAF SPEE no había terminado, sus palabras resultaron ser exactamente al revés de los hechos, puesto que los hombres del GRAF SPEE fueron internados en la República Argentina hasta el fin de la guerra; todos menos la mayoría de los oficiales y algunos de los oficiales de línea más emprendedores, quienes huyeron de vuelta a Alemania. Por el contrario, los capitanes y oficiales británicos, después de comer su almuerzo de Navidad en la Embajada Británica o en alguno de los hospitalarios hogares británicos en Montevideo, hubieron de tomar el primer barco disponible que los llevara de vuelta a Gran Bretaña, para incorporarse a sus peligrosos cargos de oficiales de la Marina Mercante en tiempo de guerra.

Si para los prisioneros británicos toda tensión había cesado momentáneamente, recién había comenzado en Montevideo, al mediodía, aumentando durante la tarde y alcanzando su máximo aquella noche. Todo esto el lector lo comprobará en primer lugar de una carta del agente de la empresa naviera Houlder Line, un ex-oficial reservista de la Armada Británica, el Capitán H. Daniel, quien escribió a su hermana en Bristol el 23 de enero de 1940, cuando todo estaba aún fresco en su memoria.

“...Yo no creo que los habitantes de Montevideo hayan tenido tantas emociones juntas por muchísimos años. Alrededor del mediodía del 13 de diciembre circuló la noticia que afuera en el mar había barcos trabados en lucha. Luego vino un informe diciendo que el ACHILLES había sido hundido, y los nazis locales empezaron a festejarlo, pero su júbilo fue de poca duración. Poco antes de las siete de la tarde llegaron noticias provenientes del guardafaro en Punta del Este de que un barco de guerra no identificado, de gran tamaño, venía a toda máquina, seguido por el EXETER, el AJAX y el ACHILLES.

Siguió enviando noticias de cómo proseguía el combate, y las multitudes no se alejaban de las pizarras de los diarios, donde se escribían los mensajes telefónicos recibidos. Cuando los barcos que participaban de la batalla pasaron velozmente frente a Punta del Este, se pudieron divisar claramente desde la costa. Punta del Este queda a setenta millas al este de Montevideo. Después de caer la noche, la batalla continuaba



todavía, con solamente los dos barcos pequeños asidos a los talones del alemán grandote, ya que el EXETER había abandonado la persecución.

Luego, a medida que el barco alemán se acercaba aún más a Montevideo, las multitudes es dirigieron al puerto para ver el desarrollo del drama... Estaba bastante dañado.

Se dieron comienzo a las reparaciones del GRAF SPEE de inmediato; se trabajó febrilmente y sin descansar los días 14, 15 y 16 hasta las 2 de la mañana del día 17. Todo este tiempo los pequeños cruceros británicos dañados se mantuvieron en el mar, sepultaron sus muertos y atendieron a los heridos lo mejor que pudieron. Pero nunca disminuyeron la vigilancia sobre el puerto".

Un panorama más general de esta noche fatídica, tanto a lo largo de la costa desde el comienzo del estuario en Punta del Este, como en la misma ciudad de Montevideo, lo da Michael Powell en un relato vívido, propio de un escritor experimentado y productor de películas.

"Ya toda la costa norte del Río de la Plata estaba en un revuelo. El camino desde Punta del Este hasta Montevideo estaba congestionado de automóviles que corrían velozmente de un punto de observación a otro, guiados por los fogonazos de los cañones. Cada cerro rocoso, cada techo y cada campanario de iglesia estaba atestado de gente que forzaba la vista para ver lo que sucedía en la amplia extensión del río. Luego cayó la noche. Ninguno de los barcos mostraba luz alguna, y los cañonazos cesaron. Un silencio expectante descendió sobre la costa y sobre el mundo.

En Montevideo, la vida de la ciudad parecía seguir su ritmo habitual. Los tranvías pasaban por las calles con su estrépito, sus chirridos y sus campanazos; las incansables bocinas de los automóviles brindaban su cacofonía habitual y los innumerables letreros luminosos centellaban y resplandecían, pero en todas partes había un sentir de emoción y expectativa.

Es difícil hacer comprender, después de tantos años, lo que significó para el hemisferio occidental, y en especial para los países neutrales de América del Sud, ver la guerra llevada tan dramáticamente hasta sus mismas puertas en ésta, la primera batalla importante de la guerra. El club inglés estaba colmado de gente, con media docena de radios que marchaban a la vez. Donde podían, los hombres se reunían para hacerse preguntas que no podían contestar. Muchos escritorios permanecieron abiertos y los edificios de oficinas estuvieron brillantemente iluminados. Las luces ardían también en el Palacio Presidencial, en el edificio de la Administración General de Puertos y en el Ministerio de Relaciones Exteriores. Las Legaciones de Gran Bretaña y de Francia, como también la Embajada de Alemania vibraban con actividad febril. Pero a pesar de todo esto, o quizás debido a todo esto, los cines y los restaurantes, los cabarets y los bares estaban todos colmados. La gente se sentía demasiado intranquila para quedarse en casa y escuchar la radio".

Y ahora leerán el primer comentario uruguayo acerca de lo que sucedió en Montevideo. Proviene de quien fue en aquel momento Ministro de Defensa Nacio-



nal, mi distinguido amigo el General Alfredo Campos, quien en un párrafo de su libro intitulado "Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial en Aguas Territoriales de la República Oriental del Uruguay", describirá la entrada a puerto del GRAF SPEE y les transmitirá la impresión recogida por los funcionarios uruguayos que fueron a bordo del GRAF SPEE luego de que hubiera fondeado en la bahía.

Texto tomado del libro del General Campos.

Entrando casi en los accesos al puerto de Montevideo, los británicos dejaron su presa, que, averiada en una torre de artillería, en su casco y en sus instalaciones, se refugiaba, a las 22 hs. y 50 m. en nuestro puerto, fondeando en el antepuerto, donde entró sin aviso (constancia de llegada, asentada en el folio 112 del Libro de Entrada y Salida de buques de guerra) a una marcha, relativamente lenta, pero con pleno conocimiento del lugar, desde que llevaba como práctico a uno de los más expertos de nuestro río al servicio de la marina mercante alemana.

De inmediato, el aviso R. O. U. "Huracán" se ponía en contacto directo con ambos comandos en lucha, ofreciéndoles nuestros servicios hospitalarios. Los ingleses los agradecieron desde a bordo, pero no los aceptaron. El Comandante del barco alemán, que resultó ser el acorazado "Admiral Graf von Spee", tampoco los aceptó, pero permitió a los comisionados de nuestra autoridad marítima, presididos por el Práctico Mayor del Puerto, el entonces Capitán de Corbeta Yolando D. Mognoni, que subieran a bordo de la nave teutona, donde comprobaron, no sin asombro, cierto desorden en la joven tripulación, y un caos sobre cubierta, en la que yacían más de treinta muertos e infinidad de heridos —que sobrepasaban, al parecer, los cincuenta— en pésimas condiciones de curación y casi faltos de atención médica.

Ante este doloroso cuadro, nuestros comisionados ofrecieron nuevamente los servicios hospitalarios y demás recursos preparados especialmente por nuestra sanidad militar.

El Capitán de Navío Hans Langsdorff —que era el comandante del barco alemán— aunque muy correctamente, renovó su negativa de bajar a tierra los heridos, tratados de emergencia a bordo, con evidente falta de elementos quirúrgicos. Pero, al retirarse de su nave nuestros oficiales, pidiéndoles para evacuar a tierra, acompañado por un oficial sanitario de a bordo, a un marinero artillero que presentaba una seria lesión en los ojos y heridas en la cara. Desde luego, se condujo al muelle al herido, entre los comentarios de los que habían presenciado la terrible escena a bordo, donde, además, pudieron observar algunas averías importantes y certeros impactos que habían tocado vitales órganos artilleros, descentrando la torre de proa. Y en el interior, llegó un proyectil hasta la propia sala de operaciones y la cocina, produciendo roturas de cañerías, grifos, etc. En general, nuestros comisionados volvían con la impresión de que en el barco corsario reinaba —en su tripulación excesivamente joven— una baja moral...

*Comentario.* El "desaliento" aludido debe ser interpretado más bien en términos de completo agotamiento, y teniendo en cuenta que las cocinas, la enfermería y el equipo de agua potable habían sido puestos fuera de acción. Tenemos la evidencia



del Comandante Rasenack y Götz de que al día siguiente la tripulación mostró energía y entusiasmo al comenzar las reparaciones.

La confirmación de que era el agotamiento que dio lugar a que se produjera esta impresión en los funcionarios del puerto, se encuentra en los recuerdos personales de los dos oficiales de la Marina Uruguaya\* que los acompañaron, el ahora Contralmirante Varela y el Capitán de Ingenieros, Fontana, quienes, dicho sea de paso, iban a ser enviados a bordo nuevamente al día siguiente para hacer una estimación de los daños producidos.

El Capitán Varela dijo que subieron a bordo del GRAF SPEE por una escala de gato que les fue bajada hacia popa. Notaron que había miembros de la tripulación acostados sobre la cubierta postrados por el agotamiento, y según parecía, habían estado en sus puestos todo el día, muchos de ellos sin tomar alimentos. Fueron conducidos luego por un pasillo angosto y vieron al cirujano del barco operando a la débil luz de los adornos de un árbol de Navidad. La puerta al final del pasillo había sufrido tales desperfectos que tuvieron que volver nuevamente sobre sus pasos y hacer un circuito antes de que los pudieran conducir a la cabina del Capitán Langsdorff.

Al poco rato se abrió la puerta y entró Langsdorff con manchas de sangre en la cabeza y la cara, mientras un enfermero joven trataba de terminar de venderle un brazo que también había sufrido una herida. Aparentemente una granada había explotado cerca, matando a varios de la tripulación, pero sólo alcanzando a herirle una esquila.

Las instrucciones que recibió el Capitán Varela eran de preguntar al Capitán Langsdorff por qué había entrado de noche, sin luces y sin el correspondiente práctico del puerto. El Capitán Langsdorff contestó que era porque los barcos británicos habían infringido el Derecho Internacional, habiendo abierto fuego sobre el GRAF SPEE mientras estaban dentro de las tres millas de la costa uruguaya.

En cuanto al desembarco de los heridos, luego que los funcionarios uruguayos abandonaron el barco, según lo relatado antes (y presumiblemente antes de la medianoche) el Capitán Langsdorff debe haber reconsiderado su decisión de no enviar a otros heridos a tierra de noche, pues el Libro Azul original del Gobierno Uruguayo declara en la página 15 que a la hora 1.30 de esa misma noche, cinco heridos cuyos nombres se dan, y evidentemente los cinco mencionados en el informe del Capitán Langsdorff, fueron llevados a tierra y trasladados en una ambulancia del Ministerio de Salud Pública al Hospital Pasteur. Los demás heridos del GRAF SPEE no fue-

\* Según le contaron al Sr. P. F. Brownridge, gerente en esa época de la compañía Western de cables, quien les entrevistó a pedido del Compilador en el año 1962.



ron desembarcados hasta la mañana del día domingo 17 de diciembre, cuando se había ya resuelto la voladura del barco. (Véase la Parte VI). Todos estos heridos fueron colocados bajo el régimen de internación.

También resultan interesantes los recuerdos del Capitán de la corbeta uruguaya ZAPICAN —encargada de la Vigilancia del GRAF SPEE durante la noche— y cuyo extraño encuentro con el Capitán Langsdorff se describe más adelante. Al relatarle al Señor Filloy los pormenores de aquel encuentro, dijo:

**“Que en la noche del 13 de diciembre había visto al GRAF SPEE entrar al puerto de Montevideo alrededor de las 11 de la noche a una velocidad mayor de la que se recomienda en esta zona... únicamente con un práctico experimentado a bordo hubiera sido posible entrar al puerto de esa manera”.** El recibió órdenes, luego, de anclar cerca del GRAF SPEE y de vigilarlo con atención. Agregó que “durante la noche el barco parecía estar sin vida, no habiendo ningún movimiento visible a bordo, aparte de ciertas reparaciones que se estaban efectuando a estribor”.

Antes de abandonar el tema de lo ocurrido en aquella noche llena de acontecimientos, debemos comentar los dos croquis de las posiciones durante las etapas del combate, por ser ilustrativos.

En primer lugar, tenemos el croquis de posiciones del combate basado en el informe del Capitán F. J. Fuentes: este croquis fue preparado por la Dirección de Hidrografía del Uruguay y fue incluido por el General Alfredo Campos en su libro intitulado “Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial en Aguas Territoriales de la República Oriental del Uruguay”, del cual cité con referencia a la llegada del GRAF SPEE al puerto de Montevideo. Una reproducción de este croquis plegable se encuentra frente a la página 162 y en mérito a sus líneas en colores tiene la ventaja de dar al lector una rápida idea general de las posiciones y los movimientos de cada uno de los cuatro barcos involucrados.

El Comandante Lloyd Hirst explica que el croquis de posiciones en la página 140 que ilustra sus afirmaciones mencionadas en esta sección, fue obtenido con los “ploteos” de tiro del ACHILLES y del AJAX y de un informe confidencial acerca de la batalla que pudo obtener del Almirantazgo Británico. Como los cañones disparaban desde las posiciones observadas y anotadas, las distancias son exactas dentro de algunos metros, de modo que el croquis uruguayo es inexacto en cuanto a las salvas de ambos barcos. Cómo fue que el Capitán Fuentes se equivocó en cuanto a quién hizo fuego primero lo explica el Comandante Lloyd Hirst de una manera detallada y convincente.



## PARTE V

# OPINIONES AUTORIZADAS SOBRE LA BATALLA

### A) *Británicas*

Ahora que el GRAF SPEE está haciendo un alto en la bahía de Montevideo, es el momento de estudiar lo que he llamado opiniones autorizadas o comentarios sobre la batalla, ya sean de los que participaron en ella o de algunos de los más calificados para juzgarla, ya sean británicos, alemanes o de otras naciones que permanecían neutrales en ese momento.

Naturalmente que el primero y más importante entre los británicos es el almirante Harwood, y transcribimos aquí dos pasajes de la parte final de su despacho sobre la batalla. En el primero hace notar la *eficacia del entrenamiento hecho en tiempo de paz* que había en la Marina Británica demostrada en la batalla. Luego comenta los puntos fuertes y débiles del enemigo.

### . LAS LECCIONES QUE SE APRENDIERON

85. "Mi impresión más vívida es la eficacia de nuestro entrenamiento hecho en tiempo de paz. Poco ocurrió que no hubiera sido practicado antes, especialmente entre los equipos de reparaciones. No obstante en los informes hay una gran cantidad de puntos destacados por los Oficiales en Jefe y yo recomendaría que esto se estudiara detenidamente..."

### TACTICA ENEMIGA

87. "El punto más destacado es que el GRAF SPEE se nos acercó al avistarnos, una torre hizo fuego a la Primera División y otra al EXETER. Este acercamiento inicial del enemigo tuvo como consecuencia el traer los cruceros de 8 y 6 pulgadas dentro del alcance de la artillería, lo que nos evitó el difícil problema de ganar alcance para enfrentar los disparos de los cañones de 11 pulgadas.



88. Parecería como que el GRAF SPEE fue cercado por el fuego de la concentración de la Primera División y también por el EXETER en la fase inicial, siendo el punto culminante los torpedos disparados por el EXETER. En este momento, el GRAF SPEE se retiró cubierto por el humo, y desde ese momento su Oficial en Jefe desplegó poco espíritu de ofensiva y no aprovechó la oportunidad que se le ofrecía, o sea de enfrentar la Primera División o el EXETER ya que este último (él lo debe haber sabido) tenía una sola torre en acción. En vez de ello, el GRAF SPEE retrocedió entre las dos y se dejó cañonear por los dos lados. Solamente en un momento, o sea a las 07.20 el barco abrió sus arcos A y se concentró en la Primera División, pero paró inmediatamente cuando el AJAX disparó torpedos.

89. Sus frecuentes cambios de rumbo bajo el humo, fueron (desde el punto de vista de lo que es una maniobra diversionista) bien efectuados y sin duda desorientaron a nuestra artillería.

Esto ha demostrado la necesidad de prácticas más frecuentes sobre un blanco móvil con ángulos de inclinación agudos.

El GRAF SPEE tenía un alto grado de agilidad para la maniobra y aparentemente viraba el timón a toda máquina. En muchas ocasiones daba esto la impresión de que se escoraba lo que aumentaba nuestras esperanzas, pero el barco siempre se erguía cuando enderezaba el rumbo.

90. En ningún momento el GRAF SPEE alcanzó una velocidad superior a los 24 nudos, generalmente estaba entre los 19 y los 22 nudos. Se notó que después de avisársele por primera vez estaba despidiendo una cantidad considerable de humo marrón rojizo y pocas veces humo blanco".

En el próximo pasaje que trata en especial de la artillería enemiga, él rinde tributo a la eficacia del largo alcance de los cañones de 11 pulgadas del GRAF SPEE.

## \* ARTILLERIA ENEMIGA

92. El fuego de los cañones de 11 pulgadas del GRAF SPEE era muy eficaz y de gran precisión. La velocidad de los disparos era baja y había momentos en que una de las torres no hacía disparos, pero de tarde las dos estaban en acción. Hicieron excelentes disparos al AJAX y al ACHILLES, a unas 26.000 yardas de distancia, mientras éstos lo perseguían. Fue evidente aquí que los barcos perseguidores debían, si se lo permitía la velocidad, zigzaguear para impedir el acierto total de los disparos enemigos. También se hizo necesario hacer alteraciones drásticas en el rumbo cuando se disparó la primera salva.

93. Tal vez el punto más interesante fue la combinación de proyectiles perforantes de acción demorada con proyectiles de acción directa. El disparo del cañón de 11 pulgadas que hizo blanco en el AJAX y varios que recibió el EXETER pertenecían al tipo de acción demorada. Se midió una demora de 40 pies en el AJAX y de 65 en el EXETER. Se pudo notar que a la corta distancia que se efectuó la lucha, los proyectiles de 11 pulgadas tomaron una dirección horizontal a través del barco, y no afectaron directamente las partes vitales inferiores.



94. Los de acción directa produjeron resultados más serios e inesperados hasta cierto punto. Explotaban al chocar contra el barco o el agua y provocaban una lluvia de esquirlas en todas direcciones, causando un gran número de bajas en la tripulación y daños en el aparejo, cables eléctricos y materiales. Debo insistir sobre la necesidad de dar más protección a la torre de comando. Un gran número de bajas en el puente del EXETER fue causado por las esquirlas del impacto en la torre B que rebotaron sobre el techo del puente. Deben tomarse medidas inmediatas para acolchar la superficie interior de los techos del puente...

96. El fuego de 6 pulgadas del enemigo fue ineficaz y causó muy poca ansiedad. (El comandante Rasenack declara que a estribor hubo una avería que no fue notada en el inclinómetro, lo que podría haber sido la causa de esa ineficacia).

Veremos ahora la suprema autoridad de Winston Churchill comentando el plan de batalla del Comodoro Harwood, y lo que debería haber hecho el Capitán Langsdorff. Luego relata lo apasionante que fue seguir la acción desde la Sala de Guerra del Almirantazgo.

"Harwood en el AJAX disponiendo sus fuerzas para atacar al acorazado de bolsillo de varios puntos divergentes y así poder confundir el fuego, avanzó a toda velocidad. El Capitán Langsdorff pensó primeramente que sólo tenía que vérselas con un crucero liviano y dos destructores, y él también avanzó a toda velocidad. Pero pocos minutos más tarde, reconoció la calidad de sus adversarios y supo que aquello sería una acción mortal. Las dos fuerzas se acercaban ahora a casi cincuenta millas por hora. Langsdorff tuvo sólo un minuto para decidirse. El debería haberse alejado enseguida para mantener a sus adversarios el mayor tiempo posible bajo el alcance y mayor calibre de sus cañones de 11 pulgadas, a los que los británicos no podían haber contestado primero. Así habría ganado para su artillería la diferencia entre las sumas de las velocidades y su resta. En esa forma podría muy bien haber aplastado uno de sus enemigos antes que ninguno le hiciera fuego. Decidió, al contrario, mantener su rumbo y dirigirse al "Exeter"... El buque alemán, acosado por tres lados, encontró demasiado intenso el ataque británico, y casi enseguida viró bajo una cortina de humo, con la intención aparente de dirigirse al Río de la Plata. Para Langsdorff habría sido mejor hacer esto antes...

El AJAX y el ACHILLES, ahora en su persecución, continuaron la acción con gran brío. El GRAF SPEE volvió sus cañones pesados hacia ellos. A las 7.25 las dos torres traseras del AJAX habían sido puestas fuera de combate, y el ACHILLES también había sufrido averías. Estos dos cruceros livianos no podían enfrentar el fuego de artillería enemigo por lo que, encontrando que sus municiones se estaban consumiendo, Harwood en el AJAX decidió detener la lucha hasta el anochecer, cuando podría tener mayores posibilidades de usar su armamento liviano con eficacia, y tal vez sus torpedos también. En consecuencia, viró bajo una cortina de humo, y el enemigo no lo siguió.

Esta valiente acción tuvo una hora y veinte minutos de duración... Fue muy emocionante seguir el drama de esta acción brillante, "desde la Sala de Guerra del Almirantazgo, donde pasé la mayor parte del día 13".



Ahora veremos la opinión de un alto valor profesional, como es la del Primer Lord del Almirantazgo, o sea la del Comandante Supremo de la Marina Británica Sir Dudley Pound. Fue emitida en una carta personal escrita al Contralmirante Harwood, poco después de la acción, en el momento que se decidió que aquél debía permanecer como Comandante en Jefe de la escuadra Sudamericana, de la que dos de sus barcos, el AJAX y el EXETER debían regresar a Gran Bretaña para ser objeto de una recepción triunfal. Lady Harwood fue quien me comunicó amablemente el texto de esta carta que dice así:

Enero 11 de 1940.

Estimado Bobby:

No debes dudar ni por un instante de lo que pensamos aquí de tu valeroso y determinado enfrentamiento con el GRAF SPEE. No tengo inconveniente en decirte que cuando nos enteramos del primer encuentro, pensé que los alemanes tenían toda la suerte de su lado, ya que el primer contacto con uno de sus acorazados de bolsillo se hacía en la zona donde teníamos el grupo de caza más débil, y lo que es más, no sólo estaban separados los dos barcos de la unidad, sino que aquéllos (los alemanes) se dirigían hacia el más débil de los dos.

Creo que la forma en que tus barcos fueron hacia él abiertamente debe haber tenido un gran efecto moral e influido en gran escala sobre las acciones incomprensibles que desarrolló luego el GRAF SPEE. Este debe haberse dado cuenta que el EXETER tenía sólo un cañón en acción, cuando salió de la lucha, y porqué el GRAF SPEE no lo liquidó no puedo entenderlo.

Aún cuando todos nuestros barcos hubieran sido hundidos, tú habrías hecho lo debido. Como fueron las cosas, me alegra pensar que no tenías el CUMBERLAND contigo. Aún cuando hubieras hundido al GRAF SPEE, no habría sido una acción tan gloriosa.

Tu acción tuvo gran efecto... ha establecido una norma para esta guerra, lo que es muy importante...

Yo estaba lejos de pensar, cuando éramos compañeros de barco hace tantos años en el Mediterráneo, lo que nos tenía deparado el destino. Pero éste ha sido aún más generoso contigo que conmigo, ya que tú has podido comandar una fuerza británica en una acción victoriosa en el mar. Tal cosa no puede ser nunca para mí.

Veo que has tenido una magnífica acogida en Montevideo, que es lo que tú te mereces.

Afectuosamente tuyo

Dudley Pound

Esta carta es importante ya que refirma la intención de Harwood expresada en su famosa señal: "Mi lema: atacar de inmediato, de día o de noche". Destaca el hecho de que el Almirantazgo prefería que Harwood atacara con cualquier riesgo, aún el de perder todos sus barcos, con el objeto de dañar al GRAF SPEE lo suficiente para impedir que continuara las incursiones contra los barcos mercantes. Esto era una táctica cuya utilidad el Comandante Rasenack no entendía, pues su opinión autorizada sobre la batalla puede resumirse aquí diciendo que, Harwood podría haber evitado la acción y solamente haber mantenido contacto hasta que llegaran unidades más poderosas.



Y ahora podemos apreciar lo que hemos llamado la opinión autorizada del capitán más veterano de la acción, el Capitán Parry del ACHILLES, el hoy Almirante Sir Edward Parry, K. C. B. Fue educado en Dartmouth y al salir de allí obtuvo cinco diplomas excelentes, sirviendo luego en el mar durante toda la guerra del 14-18, llegando a Capitán en 1934. Dirigió la base submarina Osprey del Almirantazgo de 1936 a 1937, y luego de hacer el Curso de Defensa Imperial, fue cedido a la División de Nueva Zelandia en 1939, al mando del ACHILLES. Fue entonces que sugiriera al gobierno de Nueva Zelandia de que era tiempo que ellos tuvieran su propia flota. Más adelante fue el primer miembro del Comité Naval de Nueva Zelandia, que se creó en 1940, lo que era equivalente a ser Primer Lord del Almirantazgo.

Después de ser comandante del barco de guerra RENOWN, fue comandante Naval de la Fuerza L en la invasión de Francia en 1944, y en 1946 fue nombrado Director del servicio de Inteligencia Naval por dos años. Luego de su ascenso a Almirante, fue el Primer Comandante en Jefe de la Armada Hindú, puesto que tuvo desde 1948 hasta 1951. Su barco insignia era el crucero ACHILLES, que había sido rebautizado con el nombre de DELHI.

“A mi entender, Langsdorff tenía dos alternativas. La primera era hacer el máximo uso de sus cañones de 11 pulgadas de largo alcance, cambiando de rumbo, alejándose de nuestros barcos y hundiéndolos sucesivamente. La segunda alternativa era acercarse rápidamente sabiendo que nuestros cañones más livianos no podrían penetrar su coraza para hacerle daños considerables.

De nuestro punto de vista la primer alternativa era la más difícil. Tendríamos que haber ido hacia él abiertamente hasta colocarnos dentro del alcance de nuestra artillería, y aún así, habríamos estado haciendo fuego a mucha distancia, realizando muy pocos blancos.

Tuvimos suerte en que él escogiera la segunda alternativa. Aún así, puso fuera de combate a su mayor adversario muy rápidamente, y si hubiera continuado acercándose a los dos cruceros más pequeños, le hubiera sido fácil desarmar a uno de ellos o a ambos. En cambio, viró, alejándose bajo una cortina de humo.

¿Cuáles fueron sus razones? Las órdenes que tenían del Almirante Raeder eran de hundir barcos mercantes enemigos y evitar encuentros con barcos de guerra enemigos. Me parece que habría sido muy justificado el que desapareciera al haber avistado barcos de guerra, especialmente en el caso de haber identificado al EXETER.

Pero su más grave error fue variar su táctica en la mitad de la acción. Si se hubiera acercado y hundido al EXETER, habría tenido poca dificultad en hacer blancos vitales en los cruceros más pequeños. Recuerdo, a propósito de esto, que el GRAF SPEE parecía estar turnando sus blancos entre sus tres adversarios. Y encontrar el alcance exacto de un blanco nuevo lleva un tiempo y hace derrochar municiones. Estos hechos demuestran que hubo indecisión de su parte. Creo, en consecuencia, que Harwood ganó la batalla porque sabía exactamente lo que quería hacer, mientras Langsdorff no lo sabía”.



Ahora tenemos la opinión del Capitán del barco insignia del Comodoro Harwood en la batalla, o sea la del Capitán del AJAX, que es hoy el Almirante Sir Charles Woodhouse, K. C. B. Fue el único oficial de la batalla del Plata que tomara parte en la batalla de las Malvinas, cuando era sub-teniente, en el crucero "Bristol". Fue educado en los Colegios Navales Reales de Osborne y Dartmouth.

Después del Plata fue asignado al Almirantazgo, y a su debido tiempo fue Director de la División de Defensa Social, y en 1942 y 1943 comandó el gran barco de guerra HOWE. Luego volvió al Almirantazgo y luego de ser ascendido a Almirante fue Director de Artillería Naval.

En 1948, como contralmirante, fue Comandante en Jefe de la base de las Indias Orientales, coincidiendo con el Almirante Sir Edward Parry, que era Comandante en Jefe de la recién creada armada hindú.

El les dirá ahora porqué Harwood no envió un avión de reconocimiento, en la madrugada del 13 de diciembre.

"Me referiré primero a la apreciación de la situación que hiciera Harwood, cuando se recibió la noticia del hundimiento del DORIC STAR. A pesar de que el esbozo de diagrama que él hizo en ese momento, muestra sólo la zona frente a Río de Janeiro, el Plata y las Malvinas como puntos posibles de ataque, había muchas otras rutas que el GRAF SPEE podía seguir, y es digno de mencionarse el hecho de que el Comandante en Jefe pensó como probable que el barco se dirigiera al norte.

Harwood explicó en su despacho oficial que informaba sobre la batalla, las razones por las cuales había tomado las medidas correspondientes, de esta manera:

"Decidí que el Plata, con su gran cantidad de barcos y su valioso comercio de carnes y granos era la zona vital para defender. Por lo tanto, hice arreglos para concentrar allí las fuerzas de que disponía, adelantándome al momento en que se suponía que el corsario podría empezar a operar allí".

De lo que se puede inferir que no se esperaba que el GRAF SPEE estuviera tan cerca, en la madrugada del 13 de Diciembre. Podría haber estado a miles de millas de distancia.

Es significativo que la reacción de Harwood, cuando se informó que había humo, fue la de pensar en la posibilidad de sacar de Montevideo las reservas del EXETER.

Fue sorprendido igual que el resto de nosotros. Había unos cuantos mercantes pasando por la zona y sólo un grupo de cruceros. Era muy probable que si el GRAF SPEE decidía operar en esa área, la primer noticia de su presencia vendría de un mercante que estaba siendo atacado.

El Almirante comentará ahora la decisión de Langsdorff de buscar acción.



"Al considerar la decisión de Langsdorff cuando fue informado de que había barcos a la vista, creo necesario estudiar cuidadosamente la apreciación que él hiciera el 26 de noviembre.

Los dos pasajes más importantes de este período son:

a) No hay mucha posibilidad de abatir o de hacer entrar en acción a un perseguidor rápido a la luz del día o en una noche de luna.

b) El período para hacer incursiones sobre los mercantes está llegando a su fin, y en consecuencia la necesidad de evitar la acción no puede ser tan urgente.

Si el GRAF SPEE se acercara lo suficiente, se podía esperar que su poderoso armamento, dañaría por lo menos tanto a un adversario, con la excepción del RENOWN, como para eliminarlo como perseguidor.

En mi opinión, estos párrafos demuestran cuán preocupado estaba Langsdorff de que se le siguiera, si uno o más de nuestros barcos le avistaban. El detectar barcos antes de la época del radar era cosa muy difícil, y nosotros no lo teníamos".

El Almirante Woodhouse comentará ahora la decisión tan criticada de Langsdorff de acercarse tan súbitamente, y así traer a su barco dentro del alcance menor de los cañones de 8 y 6 pulgadas de los cruceros británicos, mientras que si hubiera entablado lucha cuando se retiraba, habría tenido a los cruceros dentro del alcance de sus cañones de 11 pulgadas, pero habría estado fuera del alcance de los cañones más pequeños de los cruceros por un cierto lapso, mientras éstos le alcanzaban, y así hubiera podido enfrentarlos con estos cañones de 11 pulgadas sin que se le respondiera.

"A pesar de que opiniones expertas, incluyendo la de Harwood, sostienen que fue para ventaja nuestra que el GRAF SPEE se nos acercara tan rápidamente después de avistar el EXETER, no estoy convencido de que sea así.

Si hubiéramos tenido un poco de tiempo para prepararnos, podríamos haber tenido nuestro avión para hacer localizaciones para todos nuestros barcos desde el momento de abrir fuego, lo que habría significado una gran ventaja.

En mi opinión, creo que una vez que Langsdorff se hubo decidido a atacar, probablemente obtuvo una ventaja al acercarse rápidamente. Luego fue sorprendido por la táctica de Harwood, no sacó partido de su ventaja y perdió la iniciativa".

Finalmente, respecto a la batalla, el Almirante Woodhouse explicará que el plan del Capitán Langsdorff para ataque inmediato estuvo basado en considerar que, con sus motores Diesel podía lograr la velocidad máxima de 24 a 25 nudos casi inmediatamente, mientras que a los cruceros británicos con sus turbinas a vapor les llevaría mucho más tiempo alcanzar su velocidad máxima de 31-32 nudos.

El Almirante Woodhouse comentará ahora este punto.



"Cuando el GRAF SPEE fue avistado, teníamos las calderas prontas para hacer de 26 a 27 nudos. Esta era una velocidad mayor que la máxima del GRAF SPEE. Harwood podría haber impedido que el barco se acercara si él lo deseaba, pero su táctica fue atacar. Al amanecer, las unidades en acción teníamos las calderas prontas para desarrollar una gran velocidad. Cuando sonó la alarma, podíamos llegar a la velocidad máxima con aviso de quince minutos. La esperanza de Langsdorff de obtener una ventaja debido a nuestra lentitud en conseguir una velocidad máxima, no estuvo bien fundada".

Y ahora, pasaremos a "Veinte años después", o sea 1959, cuando hubo una gran conmoción en la prensa británica, por dársele el nombre de GRAF SPEE a una fragata de entrenamiento de la nueva Armada Alemana, y, por ironía del destino, el mismo barco con el nombre de FLAMINGO, había sido el buque insignia del Almirante Harwood en el Mediterráneo, en las horas difíciles de 1942.

Un periodista preguntó su opinión al Almirante Woodhouse, a lo que éste replicó que él no veía ninguna objeción, y que la Armada Británica tenía la misma costumbre de pasar el nombre de los barcos famosos a sus sucesores. Sin embargo, al escribirme más tarde a mí, me dijo algo más que él mismo les relatará ahora.

"El reportero del Express me llamó para preguntarme si yo sabía que los alemanes tenían la intención de designar otro barco con el nombre de GRAF SPEE. Yo no había oído decir nada al respecto, pero el hombre era insistente y obtuvo de mí una reacción.

Ojalá hubiera tenido dos o tres minutos para reflexionar, ya que entonces habría señalado que ninguno de nuestros hombres perdió la vida por causa de ninguna acción del GRAF SPEE o del capitán que le diera su nombre, excepto en una lucha justa.

Me parece que nombres que ostentan tales antecedentes deberían ser tomados como ejemplo".

Otra opinión tan experta como valiosa, sobre la batalla del Río de la Plata, considerando su carrera posterior, es la del aviador, que es ahora Capitán Lewin. Su descripción de la batalla, dada anteriormente será para recordar. Aquí trata del importante y controvertido asunto de si el Capitán Langsdorff hizo bien en acortar distancia al principio de la acción.

"Uds. me piden que hable de puntos específicos, y tal vez el más importante de ellos sea saber si Langsdorff obró bien o mal, al acortar la distancia de inmediato. Ya que ~~a~~ no disponía de un avión, creo que el asunto debería plantearse así: *"¿Fue acertada o no su decisión en las circunstancias que él creyó existían entonces?"*

El acercarse a un crucero con cañones de 8 pulgadas y a dos cruceros con cañones de 6 pulgadas, sin que hubiera convoyes como acicate, habría sido en mi opinión, ~~ente~~ramente erróneo. Sin embargo, como ~~él lo consideró~~, tenía sólo un crucero y dos destructores con quien habérselas y supuso que tales fuerzas debían estar protegiendo un convoy. Creyendo esto y como estaba al final de su recorrido, creo que estuvo ~~acertado~~



al acortar la distancia, y a pesar de que hubo un cortísimo margen de tiempo en que podía haber revocado su decisión después de haber sopesado la situación, nunca me impresionó como la clase de hombre que consideraría cambiar una acción una vez comenzada.

*Si Langsdorff hubiera dado vuelta, probablemente habría sido llevado a la acción en circunstancias muy desfavorables.*

Por otra parte, si se hubiera retirado rápidamente, creo que igual le habríamos avisado, ya sea porque destacamos al EXETER para que se le acercara a toda máquina, o porque le habríamos encontrado en nuestro reconocimiento aéreo a efectuarse de mañana. Pero la situación habría sido muy fea para nosotros, si él se hubiera retirado a toda máquina. Veo que nuestros juicios y los juicios alemanes coinciden en afirmar que la velocidad del GRAF SPEE en acción no fue superior a los 24/25 nudos. Aún así nuestra velocidad de acercamiento habría sido de 5 o 6 nudos, ya que todos habríamos estado bajo el fuego y habríamos tenido que hacer zig-zag, lo que habría reducido nuestra velocidad, en parte porque tendríamos que haber recorrido más, y en parte porque el accionar el timón a toda marcha produce una reducción desproporcionada en la velocidad. Habríamos estado un cuarto de hora sin poder hacerle fuego, mientras que él nos habría hecho fuego. Sus cañones de 11 pulgadas, a gran distancia, eran de gran eficacia. Creo que ellos habrían tenido una buena oportunidad de reducir la velocidad de tal vez dos de nuestros barcos, haciéndonos blanco con sus cañones de 11 pulgadas, y en ese caso habrían imposibilitado la acción antes de que entráramos en nuestro radio de acción. No obstante, noto la divergencia de opinión del Almirante Woodhouse y la comprendo.

Y ahora, de otro de los cruceros, el ACHILLES, nos llega el comentario del oficial que tenía el importante puesto clave de Oficial Jefe de Artillería, o sea el Teniente Washbourn. Contiene dos juicios importantes. Primeramente, culpa al Capitán Langsdorff por no liquidar al EXETER y en segundo lugar, considera que la ruptura de hostilidades fue hecha en el momento preciso.

Es un pasaje de una larga carta escrita a un amigo de la Marina, poco después de la acción, de la cual hemos hecho referencia.

“Después de cuarenta minutos el EXETER salió lentamente de la escena. Milagro de milagros, en vez de virar para acabar con el EXETER, disparando una de las torres con control local y luego barrernos, el enemigo continuó su retirada, con velocidad no afectada por nuestra artillería, y con su armamento aún en acción eficaz, dirigiéndose hacia el refugio de un puerto neutral.

Espero poder saber la razón de esto algún día. Fue un serio error táctico por parte de su Capitán, de cualquier modo, el perderse la ocasión ideal de dar el golpe de gracia a uno de nosotros antes de alejarse. Continuamos acortando distancia a nuestra velocidad máxima. El GRAF SPEE viró e hizo zigzag, largando humo, dificultando nuestra artillería mucho más de lo que requiere dar en el blanco cuando se hacen maniobras.

Hicimos fuego sin descanso, excepto una vez que duró menos de un minuto, que fue cuando el barco desapareció detrás de su propio humo... A esa altura, me dicen, se podía encender una paja en el caño de los cañones.



La localización fue difícil hasta que el AJAX perdió sus torres X e Y, por un cañonazo de 11 pulgadas que destruyó la cabina del Capitán y deshizo sus palos de golf, pérdida que le afectó más que la de las torres. Hacían uso ilimitado de sus municiones y hacían blancos excelentes. En ese momento nosotros hacíamos fuego continuo, pero yo no distinguía daños considerables, lo que me deprimía bastante, y los malditos cañones de 11 pulgadas vomitaban fuego contra nosotros, levantando enormes columnas de agua. Recuerdo, también una sensación ilógica de enojo cuando disparaban hacia nosotros. Se luchaba sin desmayo. Uno está demasiado excitado para preocuparse por el cansancio físico.

A 8.000 yardas, cuando nos quedaban pocas municiones, nos retiramos detrás de una cortina de humo a las posiciones que se nos habían designado de antemano. Me sentía decepcionado y fracasado, pero era sin duda el momento acertado. El trabajo estaba hecho y no había necesidad de perder más vidas, por ambas partes.

Pero me sentía deprimido por el aparentemente poco daño causado: todo ese gasto de municiones para tan pocos resultados visibles”.

Y ahora llegamos a los comentarios de un Teniente y Sargento de Marina, que estaba entre los que el Teniente Washbourn había llamado bajo sus órdenes, algunos de los que ya he citado anteriormente. Voy a insertar estos comentarios aquí, porque dan ejemplo de la alta eficacia y moral que había en los cruceros livianos.

“Ambos esquipos de artillería trabajaban con rapidez, eficiencia y gran espíritu. En realidad, creo que superaban todos sus esfuerzos anteriores. Al finalizar la acción, no mostraban señales de extenuación... Es imposible destacar ninguno más que los otros, ya que todos llevaban a cabo su tarea con gran eficacia, aplicando todos sus conocimientos a las tareas”.

Y ahora veremos la impresión del Sargento F. T. Saunders, que estaba en la torre X.

“No pude menos de sorprenderme al ver el magnífico comportamiento de todos los artilleros, a través de toda la acción, y después que terminó también. Mi impresión, que fue muy vívida, fue la de que existía un espíritu de determinación, concentración y de alto estímulo durante toda la acción. Cada hombre parecía determinado a mantener su torre trabajando a la velocidad máxima, y así lo hacía. Pude ver uno o dos momentos que respaldaban esta impresión.

Por ejemplo, el N° 6 a la izquierda, que es normalmente el menos importante de la tripulación de la torre, y a quien todos consideran que pueden pedir ayuda, tenía esa expresión de firmeza y determinación que se ve en la cara de un atleta en la partida. Parecía darse cuenta de que tenía un papel importante en el grupo, y, determinado a no dejarse vencer ante sus compañeros, trabajaba como un poseído.

El N° 5 de la izquierda, que era un joven australiano de diecinueve años, echaba maldiciones cada vez que cargaba, y cuanto más maldecía más trabajaba, no pareciendo importársele del mundo. El N° 6 de la derecha, era el comediante del grupo.



Nadie demostraba tener la más mínima idea de que estábamos en peligro. No se les ocurría que nos podían abatir. Estaban más preocupados por saber si le estábamos dando duro al GRAF SPEE...”

Ya he presentado al Capitán Roskill, que era historiador naval del Gabinete, antes de su descripción de cómo un aviador del ARK ROYAL localizó al ALTMARK pero fue engañado con la respuesta de que era el barco americano DELMAR. Les daré ahora su juicio definitivo, sobre toda la historia del GRAF SPEE en este capítulo de opiniones autorizadas. Entre aquellos que no estuvieron en la acción, no podría haber opinión de más valor que la suya.

“Una descripción detallada de la batalla que tuvo lugar tendrá menos interés para la posteridad que la estrategia que se llevó a cabo en el océano y que desembocó en aquella. Por lo tanto, sin menoscabar por ello la eficacia y tenacidad con que enfrentaron a sus adversarios los cruceros livianos del Comodoro Harwood, cabe darle menos espacio en estas páginas. Lo que interesa es que las disposiciones emitidas por el Almirantazgo desde lejos y las operaciones de caza llevadas a cabo por los Oficiales de Bandera llevaron finalmente al resultado deseado a uno de los grupos que se usaron en ello, eliminando así una seria amenaza a nuestros barcos...”

“Así terminó el primer desafío al control de comunicaciones marítimas que nosotros ejercíamos. Muy lejos, en el Atlántico norte, el gemelo del GRAF SPEE, el DEUTSCHLAND, había sido llamado el 1º de noviembre, después de hundir dos barcos. Había llegado a Kiel el 15 del mismo mes. El GRAF SPEE, que fue el que tuvo más éxito de los dos, durante un recorrido que empezó el 26 de setiembre y terminó el 13 de diciembre, hundió nueve barcos, que representaban un total de 50.000 toneladas. Se le debe reconocer al Capitán Langsdorff, el mérito de no haber sacrificado ninguna vida británica durante las acciones llevadas a cabo por su barco frente a mercantes indefensos”.

## B) Alemanas y otras

La primera de las opiniones alemanas será la del Almirante Raeder, Supremo Comandante de la Armada alemana de 1928 hasta 1943, el creador de los acorazados de bolsillo y el que planeaba sus incursiones.

“En mi opinión, el error que llevó a la pérdida del GRAF SPEE fue que su Comandante se permitió enfrentar a fuerzas enemigas, lo que nunca debió hacer. Cuando Langsdorff avistó a los tres cruceros enemigos, decidió atacar de inmediato, porque supuso que su presencia implicaba también la proximidad de un gran convoy, que él esperaba encontrar una vez que hubiera luchado y derrotado a los tres barcos que creía escoltas. Esta decisión habla muy a favor de su espíritu de lucha, pero fue en contra de las instrucciones generales impartidas por el Comando de Operaciones Navales.



Como descubrimos después, no menos de cinco fuerzas, formadas por barcos de guerra, portaviones y cruceros estaban en el Atlántico Sur buscando al GRAF SPEE. A estas poderosas fuerzas enemigas le fueron conferidas otras tareas en el momento en que al GRAF SPEE se le causaron averías tan considerables que no pudo mantener su capacidad plena para la lucha ni su libertad de acción.

En la guerra del mar, el paso del éxito al fracaso pende de un hilo. Una decisión desacertada o una acertada tomada demasiado tarde (y a menudo las decisiones tienen que tomarse en escasos minutos), una información mal entendida, un cambio de tiempo y sobre todo, un impacto certero del enemigo, todas o cualquiera de estas cosas pueden cambiar una situación favorable a ser desfavorable. En la misma forma, una situación desesperada o aún aparentemente sin remedio, puede darse vuelta debido a errores similares cometidos por el enemigo...

El GRAF SPEE logró poner fuera de combate al crucero pesado y forzarlo así a retirarse de la batalla. Pero al hacerlo así, sufrió bajas considerables y tantas averías causadas por la artillería de los tres barcos enemigos, que ya no podía retornar a Alemania como planeaba hacerlo, a través de las tormentas del Atlántico Norte. El Capitán Langsdorff, que había sido herido, decidió entrar en Montevideo, donde esperaba poder hacer las reparaciones necesarias para poner su barco en condiciones de navegar nuevamente, y así lo informó al Comando de Operaciones Navales. Pero el gobierno uruguayo, que fue muy presionado por Gran Bretaña, sólo concedió al GRAF SPEE una estadía en puerto de 72 horas como máximo, lo que no fue suficiente para reparar todas las averías.

El destino del GRAF SPEE y de su valiente comandante fue trágico. El Capitán Langsdorff, que era un oficial de excepcional destreza y determinación, había salido airoso del combate. Había causado daños considerables al barco enemigo más poderoso que se le enfrentó, el que había desaparecido de la escena, mientras los dos cruceros livianos que alcanzaban una velocidad mayor, se habían alejado..."

Y ahora leeremos las opiniones del Almirante Theodore Krancke, Comandante del otro acorazado de bolsillo, el ADMIRAL SCHEER, en su exitoso recorrido que empezó en el otoño de 1940 y que terminó a salvo en Wilhelmshaven, después de meses en el mar y de hundir 119,000 toneladas de barcos aliados. Su gran opinión del Capitán Langsdorff ha sido citada en la parte relativa a su personalidad y características. Obtuve sus opiniones en dos etapas. La primera, poco después de ponerme en contacto con él para que me autorizara a reproducir su prefacio para el libro del Comandante Rasenack; la segunda, después que él hubo estudiado la opinión del Almirantazgo: "El GRAF SPEE en 1939; versión alemana" y otras que yo ya había reunido entonces. He aquí la primera impresión, extraída de una carta que me escribió el 5 de octubre de 1959, basada principalmente en una reunión informal que tuvo con oficiales del GRAF SPEE, que habían vuelto a Alemania, después de escaparse de su internación en la Argentina.

"Después de la batalla del Río de la Plata y del regreso a Alemania de algunos de los oficiales, tratamos de formarnos una opinión derivada de sus relatos, que no aparece en ningún informe oficial. Creo que le puede interesar el que yo le detalle mis recuerdos personales del suceso.



De acuerdo al informe del Capitán Ascher, Oficial de Artillería del GRAF SPEE en la batalla, que perdió la vida luego en el BISMARCK, Langsdorff condujo la batalla solo, parado al descubierto en el puente superior, porque desde allí podía dominar todo el panorama. Allí fue herido dos veces por esquirlas y una vez fue lanzado al suelo por una explosión, dejándolo inconsciente unos minutos. Recuperó el sentido y tomó el mando nuevamente. Según la opinión de Ascher, después de este incidente su dirección de la batalla no tuvo la calma ni el equilibrio de antes.

De cualquier modo, Ascher, como resultado de los continuos cambios de rumbo, tenía que ajustar el alcance de tiro todo el tiempo y cambiar de blanco a menudo. Esta forma indecisa de dirigir la batalla, que era tan opuesta a la tranquilidad con que Langsdorff hacía las cosas, él la atribuye al desmayo que tuvo el Capitán cuando le hirieron dos veces consecutivas. El pensó que Langsdorff puede haber tenido una ligera conmoción cerebral (Brummschädel) que afectó su capacidad para juzgar la situación. Yo mismo no comprendo la táctica del GRAF SPEE en la segunda fase, por lo que me inclino a aceptar la opinión de Ascher.

La decisión de ir a Montevideo, que suponía caer en una trampa, puede explicarse por las mismas causas. Cuando más tarde, Langsdorff se recuperó totalmente, el darse cuenta que había cometido errores irreparables pesó en su mente y no pudo hallar ninguna solución, después de negársele hacer reparaciones en Montevideo. Llegó así a tomar la dura decisión de destruir su barco y morir con él. Sus oficiales le disuadieron de que lo hiciera. Sin embargo, cuando aparecieron recriminaciones en la prensa, de que él había evitado una última batalla, creyó que con su decisión de morir salvaría su propio honor y el de su tripulación.

Como yo conocía a Langsdorff muy bien, me parece que esta manera de considerar la situación es la que él tuvo...

Del hecho que Langsdorff escribió una carta de despedida a su esposa, a bordo en Montevideo, es obvio deducir que él ya había tomado la decisión de quitarse la vida. Dijo a Wattenberg que, en ninguna circunstancia llevaría a sus hombres a una muerte sin sentido, aún si se dijera después que el honor de la bandera lo había requerido".

Y a continuación, sigue la segunda opinión del Almirante Krancke, que tuvo la gentileza de enviarme en una carta fechada el 20 de octubre de 1959. Como era muy extensa, la he abreviado en parte:

(2) Del memorándum de Langsdorff del 26 de noviembre, puede reconstruirse su plan de acción. Allí explicaba que: (referimos al lector los puntos principales del mismo).

(a) Con la claridad del Atlántico Sur, también en noches de luna, es imposible anular a un perseguidor. Aniquilarlo o averiarlo era casi imposible, ya que éste se mantendría fuera del alcance. Por lo tanto, el GRAF SPEE debe tratar de evitar ser avistado por el enemigo.

(b) Como era ya necesaria una reparación completa de los motores, el recorrido debía llegar a su fin. Hasta aquí, las directivas del Alto Comando de evitar acciones bélicas con barcos enemigos habían sido acertadas, porque cualquier daño resultante, aún pequeño, le obligaría a abandonar su lucha contra los mercantes. Esta consideración ya no era ahora tan efectiva.



(c) En caso de acción bélica, Langsdorff debería de acortar la distancia de tiro rápidamente de manera de poder causar tanto daño al enemigo con su artillería pesada, que éste no pudiera perseguirlo.

En consecuencia, abandonó con toda intención su idea (que expresara tan a menudo en prácticas de guerra a bordo) de que haría uso total del mayor alcance de sus cañones de 11 pulgadas, alcance que no tenían los cañones del enemigo.

(3) Estas consideraciones explican su táctica en la batalla del Plata. Su plan de acción era probablemente que al avistar al enemigo atacaría inmediatamente, acortando el alcance de tiro en el acto. Deseaba impedir que el enemigo (que presumiblemente requeriría más tiempo para conseguir mayor velocidad) se alejara y luego le persiguiera a mayor distancia.

Deseaba averiarlo rápidamente y esperaba que a más corta distancia, lo haría con más precisión y rapidez, antes que el enemigo más veloz pudiera alejarse. Esperaba sorprender al enemigo con su táctica agresiva y lograr su objetivo antes de que él mismo pudiera recibir impactos.

(4) Lo que Langsdorff no había tenido en cuenta era la intención táctica de Harwood que era no la persecución sino que, desdeñando una posible pérdida de consideración, dañaría al GRAF SPEE a tal punto, que no pudiera operar más contra los mercantes. Como Harwood había estado esperando un tiempo para encontrar al GRAF SPEE, y había preparado, no sólo a sus hombres sino también a su equipo para ello (subir la presión para la velocidad máxima y disposiciones tácticas muy practicadas), el Comandante del GRAF SPEE fracasó en su ataque de sorpresa. Y así fue como el acercamiento rápido para acortar el alcance de tiro resultó un error táctico de artillería, porque el GRAF SPEE abandonó la ventaja que obtenía de sus cañones de largo alcance. No hay duda que pudo lograr impactos directos en el EXETER y dañarlo, pero así él mismo entró dentro del alcance efectivo de los cañones de 6 pulgadas de los cruceros livianos.

(5) En esta forma Langsdorff no sacó partido del largo alcance de sus cañones de 11 pulgadas. Cuando abrió fuego a 19.400 metros, los cañones de 6 pulgadas de los cruceros livianos tenían poco efecto. Debía haber tratado de mantenerse a esta distancia y de no haberse acercado más al enemigo. Debería haber continuado más o menos en un rumbo paralelo, o sea, haber virado al noroeste. En cuanto Langsdorff pudo avizorar la táctica de Harwood (separación de las dos divisiones: el EXETER al noroeste y los dos cruceros livianos al noreste) o sea, alrededor de las 06.22, debería haber puesto rumbo al oeste para poner al EXETER fuera de combate, y al mismo tiempo mantener a los cruceros livianos de través.

Haciendo tal maniobra los cruceros habrían estado fuera de acción (augeschaltet) por cierto tiempo, y también habría evitado el peligro de los torpedos. Dudo mucho que Harwood podría en ese caso haber ayudado al EXETER a tiempo. Después de poner al EXETER fuera de combate, Langsdorff podría haber maniobrado libremente contra los cruceros livianos.

(6) Gracias al rumbo de 90 del GRAF SPEE mantenido hasta las 06.34, los cruceros livianos pudieron ponerse dentro de un alcance efectivo. De modo que el cambio de rumbo a las 06.36, se hizo más por el fuego efectivo de los cruceros livianos que por el peligro de los torpedos. Aseverando esto, está la cortina de humo que lanzó el GRAF SPEE entonces, cuyo único objeto podría haber sido dificultar la observación



por parte de los cruceros. Mientras tanto, el EXETER se había acercado demasiado y el GRAF SPEE había perdido su libertad de acción. Aún sin recibir los torpedos del EXETER, el GRAF SPEE se vio obligado a poner rumbo al noroeste, porque la distancia a los dos enemigos se había acortado demasiado y él había perdido su superioridad en el fuego de artillería. Si el barco hubiera tomado rumbo hacia el oeste alrededor de las 06.22 como se indicara antes, esto no le habría sucedido.

(7) Fueron decisivos para el resultado de la acción, en mi opinión, el error táctico de acortar el alcance de tiro al principio de la acción, el fracaso de la sorpresa y el juicio erróneo de Langsdorff (Beurteilung) en cuanto a las intenciones y tácticas de Harwood. Debido a esto, en los primeros diez minutos del combate, Langsdorff perdió la iniciativa, que pasó a Harwood. No fue él sino Harwood el que pudo decidir el desarrollo táctico de la acción.

Probablemente, Langsdorff contó también con que destruiría al EXETER más rápidamente y subestimó el efecto de la artillería de los cruceros livianos.

Como no se ha podido establecer aún el momento exacto en que Langsdorff fue herido y poco después desmayado, es difícil juzgar si esto jugó algún papel en los minutos en que debió decidirse la situación táctica.

(8) Estoy, sin embargo, convencido, por lo que conozco del carácter de Langsdorff que sin sus dos heridas y especialmente su pasajera pérdida de conocimiento (como ya he expresado anteriormente), él habría actuado de forma diferente en las etapas posteriores de la acción y aniquilado al EXETER, como podría haberlo hecho, sin tener en cuenta el ataque de los cruceros livianos.

Ya que habían barcos enemigos presentes, él no debería haber abandonado la escena antes de destruirlos. Si él tenía que sufrir más impactos directos, tenía tiempo de decidir después de ir a puerto para hacer reparaciones. Nada pudo ser más desfavorable que su entrada en la trampa del puerto de Montevideo, dejando barcos en condiciones de combatir en la boca del Plata. Al entrar a puerto, no se deshizo de sus perseguidores y debería haber dado por seguro un pronto refuerzo de las fuerzas enemigas. Si por otra parte, Langsdorff hubiera destruido a la escuadra enemiga, y se hubiera visto obligado a hacer reparaciones, la situación general habría sido más favorable para él, aunque tal vez el fin de su barco no habría sido muy diferente.

Finalmente, en cuanto a la táctica de Harwood, la considero excelente. Cuando todo estuvo dicho y hecho, fueron coronados por el éxito.

Su cometido era eliminar al GRAF SPEE, y al hacerlo, tenía que correr el riesgo de sufrir daños considerables. Si se hubiera mantenido en contacto estrecho con el EXETER, no podría haber atacado al GRAF SPEE, y tampoco podría haber ayudado al EXETER.

Su táctica fue dividir el fuego de artillería del GRAF SPEE, y como Langsdorff se acercó mucho al oponente más fuerte de la batalla, el EXETER, pudo acercarse tanto que sus cañones de 6 pulgadas tuvieron gran efecto y pudieron amenazar al GRAF SPEE con sus torpedos. Su acción permitió al EXETER retirarse y permanecer en condiciones de navegación.

La opinión del Almirante Krancke, respecto a que el Capitán Langsdorff debería haber aniquilado totalmente al EXETER, es compartida no sólo por el Almirante Woodhouse y otros expertos británicos, sino también por los expertos en artillería alemanes, cuyas opiniones constan en: "*EL GRAF SPEE en 1939: versión alemana*". Su opinión está complementada por los siguientes extractos de su informe:



*Poner rumbo al sudoeste le habría permitido al GRAF SPEE terminar con el EXETER.*

“Si a las 06.34, el GRAF SPEE hubiera seguido este movimiento virando hacia el sudoeste, luego, mientras mantenía o reducía el alcance de tiro, podría haber combatido a su oponente que ya tenía daños, con su armamento principal, desde una posición favorable respecto al viento. Si por causa del humo, el EXETER no se avistaba, entonces enfilando más al Sur, el GRAF SPEE podría haber combatido con los cruceros livianos por más tiempo, no sólo con su armamento secundario, sino con el principal. Pero con el rumbo que tomó el GRAF SPEE, esto fue sólo posible de a ratos con las torres traseras.

Puede decirse que, si el GRAF SPEE hubiera decidido en ese momento continuar usando su armamento principal contra el EXETER, éste habría sido puesto fuera de combate mucho antes, y el GRAF SPEE no habría tenido dificultades para enfrentarse con los cruceros livianos, lo que ocurrió entre las 07.10 y las 07.15, cuando el EXETER estaba realmente incapacitado para la acción”.

Otra opinión importante, y esta vez la de un oficial superior del GRAF SPEE, es la del Capitán de Corbeta Jorge Wattenberg, que era el Oficial de Navegación y Jefe del Personal de Operaciones. Dio su opinión en un artículo publicado en el Lübecker Nachrichten, del 31 de marzo de 1957. El Capitán Wattenberg era oriundo de Lübeck e hizo los comentarios de la película “La batalla del Río de la Plata” en Alemania. Para saber su historia personal debe leerse la parte VIII, que relata su huida de la internación y hechos de su actuación como comandante de un submarino.

Los comentarios iniciales que se detallan más adelante son una confirmación (que tiene valor ya que provienen del Capitán Wattenberg) de las intenciones del Capitán Langsdorff, que constan en su memorándum del 26 de noviembre, haciendo una revisión de la situación total del GRAF SPEE en esa fecha, y de la mención de esas actuaciones hechas por el Comandante Rasenack, en su diario fechado el 24 y 29 de noviembre. Es de especial interés la declaración del Capitán Wattenberg, que relata que durante la última travesía por el Atlántico, hacia el oeste, hubieron prácticas y entrenamientos para prepararse para combates contra barcos de guerra.

“Langsdorff pensaba volver a Alemania en enero de 1940, para llevar a cabo reparaciones que eran de necesidad urgente. Antes de ello, sin embargo, deseaba asestar un golpe contra la gran cantidad de barcos enemigos que pululaban por las costas de Sud América, y tenía muy en cuenta la posibilidad de enfrentarse con barcos de guerra enemigos. Por consiguiente, en la travesía hacia el oeste rumbo a esa zona, se tomaron más medidas para asegurar el estado de preparación del barco para la acción y todo fue cuidadosamente probado.

El 13 de diciembre, al alba, avistamos al este una escuadra británica comandada por el Comodoro Harwood. Langsdorff, que sospechaba que cerca de esa escuadra debía haber un convoy, atacó de inmediato para obtener la ventaja máxima por sorpresa. A gran distancia, abrió fuego con toda su artillería pesada, contra el EXETER que era el más fuerte de sus adversarios. El EXETER fue abrumado por nuestros disparos certeros y después del primer impacto directo sufrió daños considerables.



Para auxiliar al EXETER y para inducir a nuestros cañones a dividir sus disparos, Harwood llevó a los dos cruceros livianos hacia el otro lado del EXETER, actuando decididamente dentro de un radio de siete kilómetros, y nos cubrió con una lluvia de cañonazos de seis pulgadas, a lo que pudimos contestar sólo con nuestros cañones medianos de 5.9 pulgadas, porque nuestros cañones grandes estaban concentrados en el EXETER.

Langsdorff, para no ser interrumpido, continuó con su fuego contra el EXETER hasta que lo puso fuera de acción (con varias partes en llamas), y se alejó tras una espesa cortina de humo.

Luego no quiso desperdiciar la oportunidad de destruir los dos cruceros livianos que tenía a su alcance. Ordenó que los cañones más grandes cambiaran de blanco, girando hacia el otro lado para concentrarse sobre el AJAX. Los cruceros enemigos maniobraron como destructores y nos dispararon una serie de torpedos, lo que nos obligó a hacer virajes rápidos, forzando a nuestros cañones a cambiar su alcance de tiro repetidas veces.

Por ambas partes se lograron impactos directos que causaron severos daños..."

Y ahora leeremos el comentario crítico de un almirante italiano muy distinguido, que fue Comandante en Jefe de la Armada Italiana desde diciembre de 1940 hasta abril de 1943. Me refiero al Almirante Angelo Iachino. Su artículo se publicó en la Revista Naval oficial: "Rivista Maritima" en febrero de 1958. Damos a continuación un detalle de su actuación, para que se vea que debe considerarse mucho su opinión, diferente a la de otros expertos.

En la primera Guerra Mundial, comandó la lancha torpedera que llevó a Pola la famosa incursión de Paolucci y Rossetti, que con los primeros torpedos tripulados (submarinos enanos) causó grandes daños dentro del puerto al acorazado austriaco VIRIBUS UNITIS. Después, cuatro años más tarde, en la base de China desde 1922 a 1926, comandó una flotilla de destructores. Luego fue Agregado Naval en Londres, desde 1931 a 1934. Como comandante de un crucero liviano visitó Australia y Nueva Zelanda. Fue ascendido a Contralmirante en 1936, y luego de varias misiones en el mar fue Comandante de la Escuela Naval de Livorno. Al estallar la guerra, fue Comandante en Jefe de la Primera Escuadra.

He aquí su opinión sobre la táctica de Harwood.

"En mis apreciaciones sobre la batalla publicadas en el número de Abril de 1951, pude señalar las desventajas que tuvieron los británicos, resultantes de las maniobras de grupo ordenadas por el Comodoro Harwood. En síntesis, éstas fueron las siguientes:

a) Correr el riesgo de que si el GRAF SPEE hubiera contra-maniobrado correctamente, habría logrado atacar separadamente una y luego la otra de las unidades inglesas, aprovechando la diferencia de distancia inicial.

b) Permitir al GRAF SPEE que utilizara todos sus cañones de la derecha e izquierda, mientras que si los británicos hubieran estado todos de un solo lado, el GRAF SPEE habría tenido que renunciar a usar la mitad de su armamento secundario.

c) Haber tenido a las dos unidades casi todo el tiempo a diferente distancia del blanco, reduciendo así la eficacia de su fuego conjunto.



La nueva información que proviene del libro de Pope y el plan de la batalla que aparece en las páginas iniciales, confirman claramente estas conclusiones. Si, desde el principio, el GRAF SPEE hubiera maniobrado para presentar batalla en retirada, se habría sólo enfrentado con el EXETER, ya que los otros dos cruceros, teniendo que tomar posición del otro lado del enemigo, habrían llegado tarde para emplear el alcance de sus cañones de 6 pulgadas.

Se ve claramente, en el plano de la batalla, la diferencia de alcance de tiro entre los dos barcos británicos: a las 6.40, por ejemplo, el EXETER estaba a 11.500 yardas del GRAF SPEE mientras que el AJAX y el ACHILLES estaban a 15.000 yardas. El fuego de los británicos habría sido sin duda más eficaz, si las tres unidades se hubieran mantenido a la misma distancia que la del EXETER y hubieran renunciado a dividirse en dos grupos.

Como se ha señalado, esta división de fuerzas fue ordenada por el Comodoro Harwood, para poder evitar la confusión entre los disparos de sus tres barcos y para permitir a ambos grupos observar recíprocamente donde caían los disparos. Pero ambos fines se habrían logrado si los dos grupos se hubieran colocado del mismo lado del blanco, con una separación de cinco a diez millas entre sí. De cualquier modo, para la observación recíproca del fuego, era necesario establecer un sistema seguro y permanente de comunicación entre los dos grupos, y fue precisamente este sistema que fracasó repentinamente en los barcos británicos, después que los primeros disparos enemigos dieron en el blanco".

Estos comentarios hechos por una autoridad tan reconocida como es la del Almirante Iachino, serán de gran interés para los lectores que son marinos. Yo, como neófito, desearía destacar que, probablemente el resultado más efectivo de la separación de fuerzas que hizo el Comodoro Harwood es el que ni él mismo ni el Almirante Iachino parecen haber considerado, pero que el Capitán Langsdorff mismo revelara en su conversación con el Capitán Dove, que éste luego escribiera poco después del suceso, como podrá leerse en un pasaje de su libro (reproducido en la página 192).

En realidad, el hecho fue que al Capitán Langsdorff lo turbó mucho el tener que observar ambos grupos enemigos al mismo tiempo, y tener que desviar su atención de uno al otro continuamente. El lector puede apreciar el efecto psicológico de esto especialmente cuando el Capitán Langsdorff vio que tenía que luchar contra dos cruceros livianos y no dos destructores, y además, que todo el fuego de los británicos estaba resultando mucho más eficaz y certero de lo que él esperaba. Debo aquí referir al lector la opinión del Comandante Rasenack de que, si los cruceros hubieran usado principalmente granadas que explotaran al contacto, el daño causado al GRAF SPEE habría sido mucho mayor.

Finalmente, tenemos las impresiones de un Oficial de la Marina Americana muy distinguido, el Capitán Edward L. Beach, quien comentara la edición americana del libro de Dudley Pope: "La batalla del Río de la Plata" (que tenía el título de "Vida y muerte de un barco fantasma"), que se publicó en el New York Times el 27 de



enero de 1957. El Capitán Beach escribió: "Cuando tuvo lugar este combate yo tenía 21 años y servía como alférez en el viejo destructor LEA, que también tenía 21 años de edad". Fue desde 1953 a 1957 que fuera nombrado Edecán Naval del Presidente Eisenhower, habiendo prestado servicios destacados en esos años.

En agosto de 1958, después de hacer un entrenamiento en energía nuclear en Washington, fue nombrado Comandante del U. S. S. TRITON, submarino con un desplazamiento de aproximadamente 8.000 toneladas, el más grande que se había construido hasta esa fecha y el primero en tener dos plantas de energía nuclear completamente independientes.

Fue en esa época que cumplió la primer travesía submarina de circunnavegación del globo, comandado por el Capitán Beach.

Sigue a continuación, el comentario del Capitán Beach, del New York Times, que considera importante la tensión nerviosa que acumulara el Capitán Langsdorff. Se titula:

## EL ULTIMO PUERTO DE ESCALA DEL CAPITAN FUE LA MUERTE

"Los movimientos del GRAF SPEE fueron seguidos desde el momento en que zarpara de Wilhelmshaven, a fines de agosto de 1939, hasta esa medianoche de diciembre del mismo año, cuando su Capitán apuntó la Luger a su sien. El EXETER, el AJAX y el ACHILLES, de las fuerzas británicas, están de acuerdo entre sí, como también todos los movimientos de los demás barcos. El libro de Dudley Pope cae inevitablemente dentro del tono de un informe del Almirantazgo. Pero es como contestación a la pregunta: ¿Por qué?, hecha desde el mismo comienzo, que demuestra su percepción, pues después de que Pope ha relatado todos los hechos y documentado las pruebas, él le dice al lector que la conteste a su manera.

He aquí el cuadro de un hombre mortalmente cansado. Un hombre exhausto, que ha estado días sin dormir y que durante tres meses ha sobrellevado solo la carga pesada de engañar a la Armada Británica. Finalmente es atrapado, pero cuando lo es, domina la acción. Sus obuses de 11 pulgadas ponen rápidamente al más poderoso de los cruceros británicos fuera de combate. El EXETER hace sólo dos impactos en el GRAF SPEE, ninguno de ellos realmente de importancia. Pero los dos cruceros livianos cooperan muy eficazmente, cada uno distrayéndole, justo cuando él podría haber hecho sus disparos devastadores contra el otro.

El GRAF SPEE empieza a recibir impactos y no parece poder dañar a sus enemigos. El horizonte del pensamiento de Langsdorff se empieza a estrechar y queda envuelto por una bruma de indecisión y cansancio.

En Montevideo hay preguntas que vienen de Berlín y acritud de parte del embajador alemán. Se demandan explicaciones. Hay insistencia. Necesidad de justificación. Conversación y más conversación. La sensación de haber sido atrapado. Aún en contra de su voluntad y deseos, experimenta un vacío total en su cerebro. A su mente agotada no se le permite restaurar sus fuerzas. Su capacidad de juicio se ha borrado...



La bruma anterior se convierte en oscuridad tenebrosa. Langsdorff no puede ya pensar. Sus decisiones son equivocadas, su apreciación de los hechos fracasa. Sólo debido a todos los años en que ha mantenido un apego estricto a las formas puede aún mantener un aparente dominio de la situación. Es con verdadero sentido de alivio que finalmente oprime el gatillo”.

Es de interés hacer notar que cuando envié este comentario al Comandante Schiebusch, ya citado como destacado Oficial de Guardia en la batalla, y que sentía una devoción especial por el Capitán Langsdorff, aquél me contestara lo siguiente:

“Respecto al suicidio de mi amado Capitán, comparto por entero la opinión del Capitán Beach. La enorme responsabilidad y tensión nerviosa sufrida constantemente durante esos tres meses y medio, y especialmente durante la acción contra un adversario más poderoso, y finalmente, la falta de sueño y la trapacería a la que estuvo expuesto en Montevideo, habían literalmente acabado a Langsdorff, en cuerpo y alma. Nosotros, los que lo sobrevivimos, honraremos su memoria hasta el día de nuestra muerte”.

Sin embargo, el comentario del Capitán Beach, implica que una vez en Montevideo, el Capitán Langsdorff se equivocó en su decisión, pero ahora casi todos los expertos coinciden en que hizo lo acertado y aún “lo mejor que podría haber hecho”.



## PARTE VI

# LOS CUATRO DIAS EN MONTEVIDEO

### *A) El primer día: jueves 14 de diciembre*

DESDE LAS 6 A LAS 18 HORAS

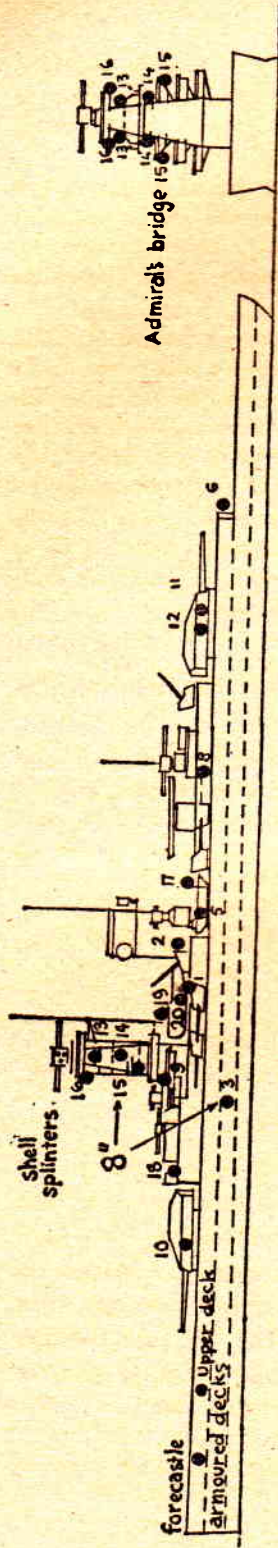
Cuando el telón se levanta para el último acto del drama del GRAF SPEE, con cuatro escenas que representan los cuatro días, hay otra vez, en la mañana temprano, un sol brillante y un cielo sin nubes como en el día anterior, el día de la batalla. Yo mismo estuve en el puerto alrededor de las 7 a. m., y ví al acorazado alemán sobre la banda de estribor, a unas 300 yardas, y a los ojos de un lego parecía estar en las mejores condiciones —como puede apreciarse en la fotografía correspondiente con las firmas. Sólo el avión parecía estar en malas condiciones de uso, (con los costados abiertos) ya que estaba invisible el gran agujero por estar de otro lado, o sea a babor, cerca de la proa. Por allí una granada de acción retardada había pasado limpiamente, a través del lado de estribor, haciéndole sólo un pequeño agujero de seis pulgadas perfectamente redondo, pero al explotar hacia afuera, había producido un boquete irregular de unos cuatro metros cuadrados.

Como lo ha hecho tan a menudo en ocasiones anteriores, es el Comandante Rasenack quien nos da ahora, nuevamente, la mejor reseña de lo sucedido en la noche y la mayor parte del día:

Diciembre 14

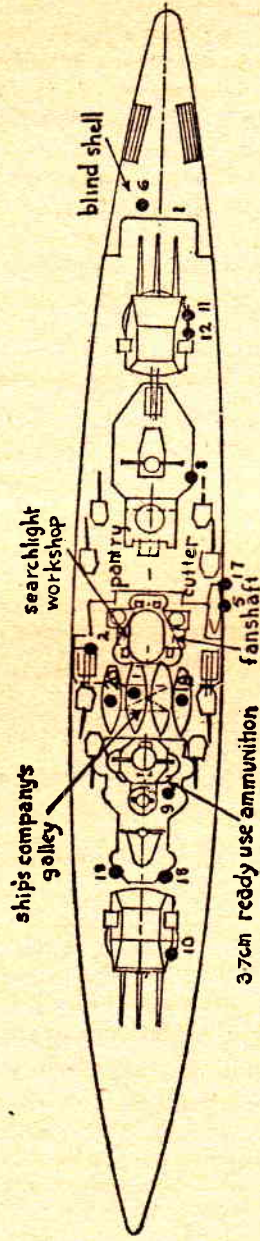
“En el desayuno me enteré que nuestro Capitán ya había conferenciado con las autoridades uruguayas durante la noche. Había solicitado la mayor estadía posible, lo suficiente para reparar el barco y también para que los submarinos alemanes pudieran llegar para ayudarnos a abrirnos paso hacia la desembocadura del Río de la Plata. Sólo en esta forma tendríamos posibilidades de romper el bloqueo que las unidades británicas habían establecido afuera. Nada obtuvo. Nos dan cuarenta y ocho horas y nada más. Este es el tiempo que los barcos británicos necesitan para reaprovisionarse cuando entran a puerto.





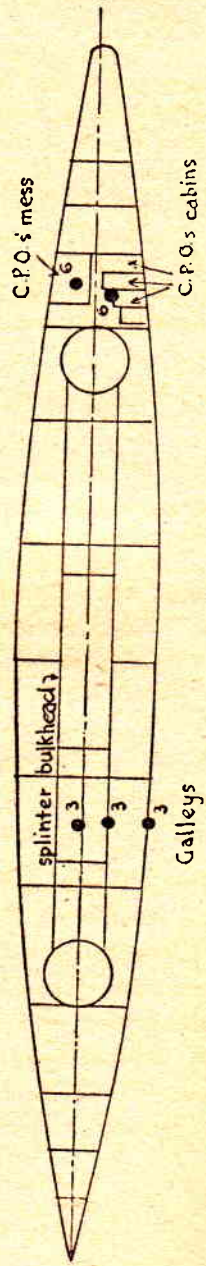
# Admiral Graf Spee

Diagram showing hits



m/s gear store

Petty Officers' wash place



N<sup>os</sup> 3 & 15 are 8' hits  
The remainder are 6"

Por atención del Almirantazgo Británico.



Nuestro Ministro es de la misma opinión, pero dice que es una cuestión de prestigio, que el GRAF SPEE no permanezca más tiempo que un buque británico. ¡Pero nosotros no habíamos venido a reaprovisionarnos, sino a reparar averías! Tengo la impresión de que nuestro Capitán y el Ministro alemán tuvieron algún altercado.\*

Desde el puesto de vigía, nuestro Primer Oficial Artillero ve un buque de guerra que nos describe como el RENOWN, nuestro peor enemigo, con sus cañones de 14 pulgadas y su velocidad de 32 nudos. También el AJAX y el ACHILLES parecen aguardarnos. Lo que pudo esperarse ha sucedido: el GRAF SPEE está bloqueado en el Puerto de Montevideo.

Nuestra posición es fatal. La tensión nerviosa de los últimos días ha retornado. Cada uno de nosotros ve con claridad el destino que le espera. Estamos serios y silenciosos. Cada hombre debe dominarse a sí mismo. La tripulación no da la impresión de hombres después de una victoria. No nos sentimos como nos describen los periódicos, con grandes titulares, allá en Alemania. Por el contrario, nos sentimos como hombres que, después de un combate perdido, están reuniendo sus últimas fuerzas para librar la última batalla...

Parece una ironía del destino que, durante mucho tiempo, hayamos cruzado las rutas del mar sin haber visto tan siquiera el tope de un mástil de un mercante británico en el horizonte, y que ahora estén todos rodeándonos, a unas 3000 yardas, ondeando la bandera británica. Cada barco está armado con un cañón en la popa".

El Oficial de Máquinas, Hans Gotz, nos brinda una información complementaria:

"Nuestro Capitán, mientras tanto, sólo consiguió autorización para permanecer cuarenta y ocho horas, así que nos ponemos a trabajar con la mayor urgencia para reparar las averías. Dos barcos alemanes en puerto, nos proveen de un soldador y de ácido carbónico, lo mismo que de obreros. La Montevideo Dock Company y todas las firmas de plaza han rehusado ayudarnos. Tanto habían hecho sentir su influencia los británicos!

Nuestro vigía en la cofa de trinquete mantenía una estrecha vigilancia sobre el mar, y en el curso del día comunicó la llegada de un buque de guerra. La noticia corre como fuego a través del barco, y nos preparamos para lo peor".

En lo que atañe a la esperanza que tenía el Capitán Langsdorff, de recibir ayuda submarina, es sorprendente que no insistiera sobre esta posibilidad telegrafizando inmediatamente a Berlín, para pedir el despacho urgente de submarinos.

Cuando pregunté acerca de ésto a los oficiales superiores del GRAF SPEE (en nuestra reunión en Hamburgo, en Julio de 1960) me confirmaron que tal solicitud no fue hecha, pues había muy pocas perspectivas de que diera resultado. Más aún, el Almirante Kranke relató que había preguntado al Oficial Superior a cargo de los submarinos, en ese período, y que le había contestado que en ese tiempo no había ningún submarino en condiciones para tal expedición. Finalmente el Comandante Diggins, más tarde él mismo Comandante de un submarino, agregó que no existía una organización apropiada para reaprovisionamiento de combustible, etc.

\* Herr Otto Langmann. No era un diplomático de carrera, sino había sido un pastor protestante y capellán de templos alemanes en Centro América, que luego se había plegado a la causa de Hitler. Murió en 1956.



En el transcurso de la mañana, el Capitán Langsdorff dio al Capitán Dove, una corta descripción de los principales aspectos de la batalla cuando lo citó para decirle adiós. Aquí está la descripción hecha por el mismo Capitán Dove en su pequeño libro "Fui prisionero del GRAF SPEE" que contrasta con su primer encuentro con Langsdorff, tan vívida e ingeniosamente descrita por Michael Powell, basándose en datos suministrados por el Capitán Dove; contiene un emocionado elogio rendido a los cruceros británicos:

El Capitán Langsdorff me recibió en la cabina que yo había llegado a conocer tan bien. Quedé asombrado de lo cambiado que parecía. Por un momento apenas pude creer que era el mismo Capitán Langsdorff, amable, chispeante, sumamente confiado, que había conocido antes.

Hasta su aspecto había cambiado. Tenía heridas en la cara, producidas por esquirlas, y se había afeitado el bigote y la barba. Tenía el brazo derecho en cabestrillo.

Pero aunque su confianza y jovialidad le habían abandonado, su cortesía de caballero y amabilidad permanecían incambiadas. No había amargura en su tono cuando me saludó.

—Ah, Capitán, dijo, sacudiendo la cabeza. —Lamento de veras que hayan tenido que estar metidos en lo de ayer. Me alegra que ninguno de ustedes esté herido.

—Pero usted está herido, Capitán, dije.

—Oh, sólo un poco. Se encogió de hombros.

—¿Pero no estaba a cubierto?, pregunté.

—Era imposible, explicó. Tenía tres buques británicos que vigilar, y no podía perder de vista a ninguno de ellos.

En seguida su gran admiración por los hombres del EXETER, estalló:

—Fueron magníficos, espléndidos luchadores. Con mis disparos puse fuera de acción sus cañones delanteros. Les aplasté el puente. Pero volvieron a pelearme con sólo un cañón. Mucho después que creí haberles dejado fuera de combate, volvieron a atacarme. Cuando se pelea *con bravos como éstos*, no se puede sentir ninguna enemistad, solamente se quiere estrecharles las manos. Ustedes los ingleses son duros; no saben cuando están derrotados. El EXETER estaba derrotado pero no quiso saberlo! Extendió su mano derecha, herida como estaba, para estrechar la mía.

Mientras se la estrechaba, continuó:

—El AJAX y el ACHILLES se me vinieron como si fueran destructores. Embistieron derecho y trataron de torpedearme. Dispararon diez torpedos y uno pasó muy cerca... Les largué una cortina de humo grande y zigzagué, pero todavía se me vinieron encima. Yo me dije: nunca harían ésto sino se encontrasen apoyados por unidades grandes.

—Mi servicio de Información me dice ahora que el BARHAM y el DUNKERQUE estaban en las cercanías. Los cruceros británicos trataron de cortarme el camino a la costa y sacarme mar afuera...

—Insisto: Nunca se hubieran atrevido a hacer ésto, a menos que hubieran tenido apoyo cerca o que, por otra parte, estuvieran tratando de forzarme hacia afuera, entre los cañones de barcos más grandes, en algún punto en alta mar! Anoche, a eso de las diez, el ACHILLES se me estaba aproximando demasiado, cuando yo estaba cerca de la costa, y le tiré una andanada para mantenerlo apartado.



—¿Y ahora qué va a hacer, Capitán?, le pregunté.

—Las autoridades uruguayas probablemente sólo me concederán cuarenta y ocho horas para reparar mi buque, y eso no es suficiente. Mi maquinaria está bien y mi artillería en buenas condiciones, pero todas mis cocinas y almacenamientos han sido deshechos por los disparos. No puedo alimentar a mis hombres, y no voy a salir al mar para suicidarme con toda mi tripulación. Tomará muchos días reparar estas averías *éste no es un puerto amistoso para Alemania*. Los obreros trabajarán muy lentamente para mí.

Entonces me prometió la libertad que nosotros, todos los británicos, estábamos esperando.

—Mi Embajador solucionará todo, me aseguró el Capitán Langsdorff.

Me entregó dos cintas de gorras que habían pertenecido, me dijo, a dos de sus marinos muertos en la batalla.

—Me agradaría que Ud. y el Capitán Pottinger las tengan, dijo gravemente.

Como se ha señalado, el Uruguay era un país esencialmente democrático opuesto a todas las restricciones a las libertades, así que, *ipso facto* todas las actividades de Hitler, sus violentos discursos, su regimentación, etc., les repugnaron. Podría decirse por cierto, que al menos durante los tres años anteriores a la guerra, Hitler mismo fue el que más hizo por los Aliados y por la causa democrática en el Uruguay.

De ahí que ninguna ayuda para reparar al GRAF SPEE podría obtenerse de los uruguayos, como nos dice el Comandante Rasenack, atribuyéndolo a las inteligentes "actividades personales" del Ministro Británico.

"Trabajamos febrilmente para reparar los daños causados por la batalla. Los astilleros locales no nos proporcionan ni un solo hombre ni un solo tornillo, pues deben obedecer las instrucciones del Ministro británico, Mr. Millington-Drake, ya que pertenecen a capitales británicos.

Por lo tanto, todo depende ahora de la habilidad de nuestros hombres y de los mecánicos de los dos barcos alemanes\* anclados en este puerto y de los voluntarios alemanes residentes aquí. Se trabaja día y noche. En los dos días que tenemos a nuestra disposición, debemos poner el barco en condiciones de permanecer largo tiempo en el mar. Necesitaríamos por lo menos siete días. ¡En dos es imposible! ¡No podemos hacer milagros! No podemos ni siquiera hacer reparaciones de mayor importancia, como las del aparato purificador de lubricante, el aparato para producir agua potable y la base de la chimenea. ¡Dos días es demasiado poco!

La misión de nuestro Capitán es ganar tiempo aunque más no fuera mediante entrevistas. Con mucha inteligencia pide treinta días para poner el barco en condiciones de navegabilidad. De acuerdo a las Leyes Internacionales un buque puede permanecer en un puerto neutral todo el tiempo necesario para restablecer su navegabilidad, pero nada más. Nuestro pedido está hecho sobre la base de que el agujero en el castillo de proa en lugar

\* El mayor de éstos era el TACOMA, de 5000 toneladas, que jugaría un papel tan importante en futuros eventos.



de achicarse se está agrandando. La Comisión uruguaya ha inspeccionado las averías y no está de acuerdo con la opinión de nuestro Capitán. Sin embargo, lo hemos tomado como el principal argumento para nuestro alegato...

Mr. Millington-Drake con su inteligente propaganda y sus actividades personales se ha ingeniado para ganar el corazón del pueblo uruguayo para la causa británica. Se hizo muy popular y lo aprecian mucho. Está presente en casi todas las manifestaciones deportivas, felicitando a los ganadores —siempre que sean uruguayos— y dona trofeos. Conoce la mentalidad del pueblo y la forma de halagarlo. Este inglés, que desde el principio tiene todas las ventajas de su lado, es ahora el oponente de nuestro Comandante en esta lid diplomática, por el destino del acorazado de bolsillo ADMIRAL GRAF SPEE.

Los británicos saben tan bien como nosotros, que una estadía de treinta días nos daría la posibilidad de recibir ayuda de los submarinos. Saben bien que la presencia de submarinos podría ocasionar graves pérdidas al bloqueo que han establecido y que podría abrirnos el camino hacia alta mar, mientras que, si nos obligan a salir en dos días, ésto representaría un fácil triunfo para Gran Bretaña, y este éxito lo necesitan para contrarrestar su derrota en la batalla de ayer. El Ministro británico, por lo tanto, procurará por todos los medios en su poder, evitar que nuestro Capitán obtenga una prórroga. Mientras tanto, el gobierno uruguayo nos manda al diablo”.

En cuanto a las reparaciones, debe destacarse que el único astillero de reparaciones en Montevideo, era una firma uruguaya, Regusci y Voulminot, y que el Gerente General, Sr. Voulminot, uruguayo, hijo de francés, se negó rotundamente a prestar ayuda. En forma indirecta me enteré que un representante de la Legación alemana había llamado al Sr. Voulminot esa mañana solicitando el uso de su astillero y de todo su personal para ayudar en las reparaciones del GRAF SPEE, agregando que el señor Voulminot no tenía más que fijar sus condiciones y éstas serían aceptadas, y, por último, que lo único esencial era que el trabajo fuera empezado de inmediato.

El señor Voulminot replicó que no prestaría ayuda de ninguna clase. Cuando el agente alemán, atónito, le dijo rencorosamente que suponía que la razón del señor Voulminot era la de ser hijo de francés, éste respondió, significativamente: “Esa es una de las razones”. Cuando el alemán irreflexivamente insistió sobre la otra, el Sr. Voulminot replicó enfáticamente: “Porque yo soy uruguayo”!

Esta *frase histórica*, se explica por la antipatía que el pueblo uruguayo sentía hacia Hitler y hacia todas sus actividades espectaculares, como ya lo hemos mencionado.

En cuanto a lo demás, el elogio que se me hacía desde “las filas Toscanas” me resulta, por supuesto, muy grato.

El proceso que se había operado metódica e incesantemente durante cinco años, era muy fácil y agradable, ya que el uruguayo es un pueblo verdaderamente democrático y amistoso. Una mayor información acerca de esto y de los métodos más positivos adoptados, a saber, medallas a empleados de compañías británicas de pública utilidad y otras, por sus largos años de servicio, es ofrecida en otra parte del libro.



Pero debe destacarse especialmente que durante esos cuatro días mis tareas estuvieron limitadas a una activa prosecución de representaciones diplomáticas, con gran ayuda del Agregado Naval, Capitán McCall, y, por su intermedio, del muy ingenioso oficial del Servicio de Información "R. M." (Ver mi Comentario al próximo pasaje).

El primer disparo de la llamada "Batalla Diplomática" había sido lanzado por el lado británico más temprano esa mañana, cuando yo había enviado una nota urgente requiriendo que la permanencia del GRAF SPEE se limitara a veinticuatro horas o que de lo contrario fuera internado (Artículos 12, 14 y 17 de la Convención de La Haya). El argumento adicional, que yo adelantaría verbalmente al Dr. Guani, era que desde la acción de la mañana anterior había venido unas 300 millas a toda velocidad (ver abajo) y estaba, por lo tanto, en buenas condiciones de navegabilidad, no necesitando tiempo adicional para ser puesto en tales condiciones.

Con respecto al Dr. Guani y a su muy competente y valiente actitud en esta crisis, se hallará un amplio elogio a su personalidad junto con los detalles esenciales de su biografía, en un discurso que pronuncié en mi calidad de Presidente de la Sociedad de Amigos del Uruguay, en Canning House, en 1956, cuando el busto del Dr. Guani fue descubierto.

Sin embargo, puede ser brevemente recordado aquí, que yo había tenido la buena suerte de viajar al Río de la Plata con el Dr. Guani, en Diciembre de 1914 (como lo dije en mis reminiscencias en la Sección Prólogos: Veinticinco años antes), y que la amistad entonces establecida fue más tarde renovada en Bruselas y París, y más aún cuando el Dr. Guani fue nombrado Ministro en Londres, en 1936. Los antecedentes son suficientes para explicar la descripción en el siguiente pasaje.

"Millington-Drake entró como un hombre seguro de ser bien recibido. Conocía al Dr. Guani desde la guerra de 1914, cuando Guani era ya Ministro y él un Secretario muy joven y su relación fue, en el campo diplomático, como de tío y sobrino. Así fue que, con una afectuosa sonrisa, en desacuerdo con la formalidad de sus palabras, dijo, al cruzar el gran salón:

—¡Señor Ministro! El gobierno uruguayo, con sus bien conocidos principios democráticos, actuará de acuerdo a las Leyes Internacionales e internará al GRAF SPEE por el término de la guerra, ¿no es cierto?

Los ojos de Guani pestañearon, e inclinó su cabeza a un lado cuando contestó suavemente:

—Tome asiento, mi querido muchacho

Las puertas, que apenas se habían cerrado, se abrieron otra vez y un secretario anunció:

—Su Excelencia el Ministro francés.



Monsieur Gentil entró... Se inclinó ante Guani y dijo:

—Monsieur le Ministre.

Entonces su mirada se cruzó con la de Millington-Drake y dijo:

—Ah, Cher Colleague!, y se inclinó nuevamente. Millington-Drake se inclinó gravemente, a su vez. Ellos se habían separado sólo treinta minutos antes. Guani, desde su escritorio, miraba apreciativamente de Millington-Drake a M. Gentil, quien ahora se adelantó y le ofreció el sobre lacrado.

Guani tomó el sobre en sus manos, y lo hizo girar, reflexivamente. Entonces miró interrogativamente al Ministro francés.

—Otra nota, supongo.

Gentil abrió sus manos:

—Por los términos de la Convención de la Haya...

Guani le interrumpió levantando sus manos en un gesto burlón:

—Ah, esa tan citada Convención de la Haya! Señores, por favor, tomen asiento.

Esperó hasta que hubieron aceptado su invitación, se sentó en su gran sillón, mirando a uno y a otro, y entonces continuó:

—La Convención de la Haya! El artículo diecisiete dice que los buques de guerra de los beligerantes no pueden hacer reparaciones en los puertos y bahías de los neutrales, excepto las necesarias para su seguridad en el mar; y no pueden mejorar de ningún modo la eficacia del buque para la lucha. La Otra Parte también ha citado la Convención de la Haya y les aseguré, como lo hago con ustedes, que no necesitamos que nos indiquen nuestro deber. Será cumplido.

Millington-Drake tosió y dijo:

—Señor Ministro, puedo llamar su atención sobre el hecho que, desde la batalla, el GRAF SPEE ha navegado ya trescientas millas.

—Al máximo de velocidad, explicó su aliado.

Guani bostezó delicadamente, y dijo:

—Caballeros, desde la medianoche, y ahora son las cuatro menos diez, he recibido tres notas diplomáticas del Ministro alemán, dos del británico y dos del francés. Somos un país pequeño que se ha impuesto la pesada carga de la neutralidad. Les imploro que no la hagan más pesada.

Millington-Drake miró hacia el cielorraso y fue hasta el límite de las buenas maneras diplomáticas murmurando suavemente, pero con cabal conciencia de la seriedad de su pregunta:

—Perdone la pregunta, pero podría usted hacer cumplir la decisión de su país?

Guani se sobresaltó, y volviéndose hacia el inglés abrió la boca para replicar, más bien agudamente. Pero en el mismo momento M. Gentil explotó lo mismo que una bomba.

—Eso es. ¿Hacia dónde apuntan en este momento los cañones del GRAF SPEE? ¡Al enemigo no! ¡No, oh, no! Todos están apuntando sobre la ciudad de Montevideo. ¡Force majeure, mi querido Guani! ¡Force majeure!

Era hablar claro. Los ojos de Guani relampaguearon. Ya no era más el paciente, cosmopolita, diplomático neutral, sino un fiero patriota uruguayo. La verdadera cuestión había salido a luz, y se alegraba de ello. Sus narinas se dilataron, y una extraña sonrisa apareció en sus labios, cuando contestó.

—¡Monsieur Gentil! ¡Mr. Millington-Drake! En nuestra corta historia nuestro país ha superado muchas amenazas, ¡a nosotros, las amenazas nos agrandan! Cada vez que somos



amenazados, todo el país da un paso adelante. Somos muy sencillos. Sólo somos dos millones de personas. Comprendemos solamente unas pocas cosas. Comprendemos la Ley. Comprendemos la Justicia. A las amenazas nunca las entenderemos.

En la "Batalla Diplomática" recibí una gran ayuda del Agregado Naval, Capitán H. McCall\*, quien, como era corriente, estaba asignado a la Embajada en Buenos Aires y a la Legación en Montevideo y tenía su puesto permanente en la primera. Y, a propósito, el mismo caso se daba con el Agregado Naval alemán, Capitán Dietrich Niebuhr. El Capitán Mc Call llegó temprano por avión esa mañana (como también lo hizo el Capitán Niebuhr) y permaneció en Montevideo durante los cuatro días.

Cooperó muy eficientemente, y sin tregua, y permaneció en el contacto más estrecho con el Oficial del Servicio de Información, Ray Martin, como se le llama en el libro semi-imaginario de Michael Powell, GRAF SPEE, y que aún hoy desea permanecer en el anonimato. El Capitán McCall rindió un cálido homenaje a sus múltiples actividades e ingeniosidad.

El Capitán Mc Call me acompañó en mi tardía visita del Viernes de noche al Dr. Guani, y el Sábado por la mañana fue en un remolcador a conferenciar con el Comodoro Harwood, ya que, era por todos esperado que el GRAF SPEE zarpara esa noche.

Tal vez la sensación más grande del día, al menos a bordo del GRAF SPEE, fue la sospecha de que el segundo impacto directo desde el EXETER, con una bomba de 8 pulgadas, que había causado grandes averías, contenía gas de mostaza, pero el Jefe de Máquinas, Comandante Klepp, no lo creyó. El Comandante Rasenack nos cuenta lo que ocurrió.

"Ha venido a bordo la Comisión Médica Internacional para examinar a nuestros heridos con quemaduras de gas. Se toman fotografías y los especialistas confirman que sus heridas tenían la apariencia de haber sido producidas por gas *iperita*. Sin embargo nuestro Jefe de Máquinas, Klepp, que no podía creer que los británicos llenaran sus granadas con gas, se había dedicado a estudiar de dónde podría provenir este veneno y en el interín había descubierto que todos los hombres quemados así, habían estado en contacto con *Ardexin*. Cuando la bomba de ocho pulgadas estalló en el castillo de proa, había hecho explotar una reserva de esta sustancia química, regando todo lo que había alrededor. *Ardexin* es un líquido para extinguir el fuego. Es normalmente almacenado en grandes cantidades en la Sala de Máquinas.

\* El Capitán McCall es ahora el Almirante Sir Henry McCall. Fue educado en el Colegio Naval Real de Osborne y Dartmouth. Fue promovido a Capitán en 1937 y nombrado Agregado Naval en Buenos Aires en 1938. Subsecuentemente fue Comandante del H. M. S. DIDO desde 1940 a 1942. Fue Jefe del Cuerpo de la Delegación del Almirantazgo Británico en Washington en 1943; comandó el H. M. S. HOWE de 1944-46. Fue Secretario del Capitán en los destructores de la Flota del Mediterráneo de 1949-50, y se retiró con el grado de Almirante en 1953.



Cuando ocurre un incendio, se pone al *Ardexin* en contacto con el agua de mar. Inmediatamente se transforma en espuma y se expande en tal forma que en pocos momentos se llena, con esta espuma, la Sala de Máquinas. El fuego es sofocado por carencia de oxígeno. Como en la Sala de Máquinas no teníamos suficiente espacio, habíamos colocado las reservas de *Ardexin* sobre cubierta. La suposición de nuestro Jefe de Máquinas fue confirmada. Cuando el *Ardexin* toma contacto con la piel humana produce quemaduras similares a las del gas *iperita*. Inmediatamente de establecido este hecho, suspendimos toda forma de propaganda sobre el asunto, pero dejamos a los médicos uruguayos con sus opiniones. Más tarde adelantamos una información completa a nuestro Alto Comando, para que pudieran tomar de inmediato medidas para evitar que otras unidades de nuestra flota tuvieran la misma desagradable experiencia".

La causa de las supuestas quemaduras por gas de mostaza me fueron confirmadas por los dos cirujanos del GRAF SPEE en sus reminiscencias.

Requerí de inmediato al gobierno uruguayo, que integrara una comisión uruguaya de médicos para examinar a los heridos, la mayoría de los cuales estaban por entonces en el Hospital Militar uruguayo, y esta Comisión, que había sido nombrada en seguida, también se expidió en seguida, informando que los heridos no presentaban señales de haber sufrido los efectos de gases de guerra.

Sin embargo un especialista oftalmólogo, Dr. Walter Meerhoff, que estaba a cargo del Hospital Pasteur (un Hospital civil uruguayo, donde los hombres cegados del GRAF SPEE habían sido llevados la noche de su arribo) declaró que tal envenenamiento era evidente en las heridas de catorce hombres subsecuentemente trasladados al Hospital Militar, y después escribió a la prensa declarando que el fallo de la Comisión Médica uruguaya era falso.

Por consiguiente el General Campos, como responsable por el Hospital Militar, refirió el asunto a su colega, el Ministro de Salud Pública, Dr. Mussio Fournier, y requirió que se las arreglara con el Dr. Meerhoff. Estos Ministros no se detuvieron en fruslerías y el Dr. Mussio Fournier publicó un Decreto, en Enero 20, despidiendo al Dr. Meerhoff de su puesto por insubordinación y (como podríamos decir en Gran Bretaña) "envió los papeles al Fiscal de Gobierno". El asunto en su totalidad, es tratado en extenso, con transcripción de documentos, por el General Campos en "*Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial*"

Ese jueves en la tarde, los prisioneros británicos que habían estado en el GRAF SPEE, fueron formalmente liberados. El Capitán Dove describe la escena:

"Doce horas más tarde, junto con mis camaradas formamos en el alcázar para decir adiós al GRAF SPEE. Nos hicieron formar en dos filas mientras el Oficial policial del barco, nos iba liberando por número.



Allí, directamente debajo de las bocas de los cañones de 11 pulgadas, treinta y seis ataúdes cubiertos con banderas, yacían sobre cubierta en dos largas filas. El Capitán Langsdorff, el Agregado Naval alemán y el Ministro alemán estaban agrupados cerca de nosotros.

El Oficial policial del barco, nos despidió. Eramos hombres libres. Cuando estuvimos listos para irnos nos volvimos y saludamos las líneas de ataúdes y el Capitán Langsdorff se adelantó de inmediato y devolvió nuestro saludo.

Estrechó la mano del Capitán Pottinger y la mía. Entonces bajamos rápidamente la planchada y entramos al remolcador que esperaba”.

Ahora, en cuanto a las considerables averías del GRAF SPEE, un examen de ellas con vistas a justificar el requerimiento al Gobierno uruguayo para permanecer lo suficiente como para repararlas y poner el barco en condiciones de navegabilidad, está bien descrito por Dudley Pope:

“El Capitán de Corbeta Klepp, ingeniero del GRAF SPEE, y el constructor civil naval alemán en Buenos Aires, estaban haciendo una detallada inspección en la totalidad del barco para estimar el tiempo que podría tomar —teniendo en cuenta las facilidades locales— dejarlo listo para salir al mar. Los principales items en su lista eran cuatro pequeñas vías de agua en la Sección I-III, y varias más de alrededor de seis pulgadas de diámetro, en y bajo la línea de flotación, en la Sección XIII, sobre estribor, y dos en las Secciones V y XIV, y una de alrededor de cinco pulgadas de diámetro en la línea de flotación, en la Sección X, sobre babor. Los agujeros bajo el agua habían sido tapados, pero los otros, como también varios de 8 pulgadas, en el puente superior, debían ser soldados. En la cocina también se necesitaría un buen trabajo. Había algunas averías en el equipo de batalla que tenía que ser arreglado para que, el GRAF SPEE pudiera entrar en acción efectiva otra vez. Y también había una granada británica sin explotar incrustada en el casco, que había que quitar...”

Klepp y el constructor lo discutieron y decidieron que sería necesario un mínimo de catorce días para que la tripulación y los obreros civiles pudieran tener el barco listo para salir al mar. Informaron a Langsdorff sobre su decisión. El inmediatamente la pasó a Herr Langmann, quien se encontró en un aprieto. Quería conseguir para el GRAF SPEE el mayor tiempo de estadía posible, pero por otro lado no quería revelar a los británicos la extensión de las averías. Al fin envió una nota al Ministerio de Relaciones Exteriores uruguayo, solicitando permiso para una permanencia de catorce días.

En la conferencia en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Langmann y el Agregado Naval expusieron su caso al Dr. Guani, tan convincentemente como pudieron, y finalmente se convino en que una Comisión Técnica uruguaya inspeccionaría el barco esa tarde para determinar qué reparaciones eran necesarias.

Así fue que a las 19 horas, un Comandante de Navío y un Oficial de Máquinas, uruguayos, llegaron a bordo, y Klepp les guió a través de todo el barco. Coincidieron en que algunas reparaciones eran necesarias para poner al barco en condiciones de navegabilidad, pero a pesar del cúmulo de preguntas que los alemanes les hicieron sobre el tiempo requerido, no hubo manera de hacerles contestar. Explicaron que primero tenían que informar a sus Oficiales superiores. Con esto, de un modo poco satisfactorio para los alemanes, terminó el primer día del GRAF SPEE en Montevideo”.



El Ministro alemán debe también haber tenido en la cabeza otras consideraciones, pues parece haber entendido más claramente que Langsdorff, que cada día de prolongación de la estadía podría "sólo servir para la concentración de fuerzas navales enemigas", para usar las palabras de su telegrama del día siguiente, al Ministerio de Relaciones Exteriores en Berlín.

El informe en cuestión de los dos Oficiales uruguayos al Ministro de Defensa Nacional, podrá encontrarse en el relato de los hechos del día siguiente (viernes), junto con el Decreto del Gobierno uruguayo concediendo al GRAF SPEE sólo setenta y dos horas para efectuar las reparaciones necesarias.

Además de la conferencia en el Ministerio, tarde en la mañana, mencionada más arriba, cuando Langmann y el Agregado Naval expusieron su caso al Dr. Guani, hubo otra subsiguiente, a últimas horas de la tarde, cuando el Capitán Langsdorff en persona visitó al Dr. Guani acompañado por Herr Langmann. Corrientemente, en ocasión de la visita de un buque de guerra extranjero, tal visita al Ministro de Relaciones Exteriores, era un asunto de rutina, una fórmula de cortesía. Pero en esta ocasión sirvió para que el Ministro y Langsdorff presionaran su requerimiento. Una plausible, vívida y entretenida descripción de esta entrevista nos la da Michael Powell, que fue el productor de la película sobre el GRAF SPEE, en su libro semi-novelado, titulado GRAF SPEE, publicado en el verano de 1956, previo al estreno de la película, en Octubre. El libro está basado en sus más completas investigaciones y he aquí su descripción de la escena, siguiendo el comentario general de la situación. Ciertamente, la forma en que el Dr. Guani manejó la entrevista, es muy característica de él, como yo lo recuerdo de ese tiempo.

"Aunque la influencia alemana era muy poderosa en Sud América, particularmente en el más cercano vecino del Uruguay a través del Río de la Plata, el Ministro de Relaciones Exteriores era un hombre de gran coraje personal y moral, y se podía contar con él para hacer cumplir la decisión de su país, con estricta imparcialidad y tanta firmeza como si hubiera sido el Ministro de Relaciones Exteriores de una gran potencia. Dado que el Uruguay era un país bien gobernado, sus colegas sabían esto y, al haber tomado una decisión lo dejaron que se manejase solo.

Unos minutos antes de las siete de la tarde, cuando Millington-Drake se despidió (después de otra entrevista con el Dr. Guani) Herr Langmann y el Capitán Langsdorff estaban ya esperando en la antesala. Aunque fingiendo ignorar a sus dos enemigos, el Ministro británico echó una disimulada mirada al Capitán alemán cuando pasó.

(Es con mucho sentimiento que me veo obligado a "desenmascarar" este incidente, con el que se hizo tan buena escena en la película. En la ocasión del hecho, yo salí del despacho del Dr. Guani, pero conducido por un secretario privado, a través de una puerta lateral, y el secretario me susurró que era una orden para evitar el encuentro con Herr Langmann y el Capitán Langsdorff, que estaban en la antesala).

El Dr. Guani ya se había levantado para recibir a sus visitantes. Langmann hizo chasquear su mano, a lo Ribbentrop, lo cual pasó como un saludo nazi a una pequeña nación, y dijo: "Señor Ministro, usted ya conoce al Capitán Hans Langsdorff, Comandante del ADMIRAL GRAF SPEE.



Langsdorff saludó, Guani se inclinó y dijo: "Siéntense, por favor, caballeros. Olvidemos las formalidades".

Langsdorff le dedicó una rápida sonrisa pero continuó paseándose rápidamente, de un lado a otro, como si estuviera sobre el alcázar, a alguna distancia de los dos políticos. Langmann se sentó cuidadosamente en el mismo incómodo sofá y dijo: "Su Excelencia está bien enterada de los hechos".

Guani lo interrumpió suavemente: "Permítame ver si los tengo bien". Se puso los anteojos y buscó en su escritorio y, encontrando un papel especial, lo leyó en voz alta: "Temprano, en la mañana de ayer, tuvo lugar una batalla naval, fuera de Punta del Este. El acorazado de bolsillo alemán, ADMIRAL GRAF SPEE, fue combatido por tres cruceros británicos, el EXETER, el AJAX y el ACHILLES. En el curso de este combate, el buque de guerra alemán obtuvo una victoria. El crucero británico EXETER fue visto volar en pedazos, y los otros cruceros británicos huyeron. El GRAF SPEE recibió unos pocos impactos menores..."

Langsdorff paró bruscamente su paseo sobre el alcázar y miró significativamente a su Embajador, quien interrumpió rápidamente: "Eso no es correcto".

"¿No?", dijo Guani.

"No", fue la firme respuesta. "El GRAF SPEE ha sufrido serias averías. No está en condiciones de navegabilidad".

Con aire atónito, Guani exclamó: "Pero yo estoy citando el comunicado oficial de su propio gobierno, citado por su propia agencia oficial, la Deutsches Nachrichtenbureau, fechado hoy a las 13.15 de Greenwich".

Langmann forzó una sonrisa por la pequeña broma del Ministro y explicó trabajosamente: "Su Excelencia sabe que las noticias oficiales en tiempo de guerra deben tener en cuenta la psicología del pueblo, el mantenimiento de la moral, la... pero, por supuesto, Su Excelencia está bromeando".

Esa noche a las 22 en punto el Capitán Langsdorff conferenció con sus oficiales, en la Sala Principal; su optimismo no era compartido por ellos. Fue discutido un ensayo de plan para cruzar a Buenos Aires y entregar el barco a la Argentina, en la misma forma que el GOEBEN, fue entregado a Turquía en 1914.

"A las 22 volvió nuestro Capitán y ordenó a todos los oficiales que se reunieran en el camarote de oficiales. Fue una reunión memorable, con los nervios en tensión esperamos sus palabras. Describe la situación y finalmente dice que no ve posibilidad para nuestra permanencia. Intenta romper el bloqueo por la noche, cuando la visibilidad es mala. No podemos permitir que seamos internados, por cuanto el Gobierno uruguayo rompería inmediatamente las relaciones diplomáticas con Alemania, y confiscaría el buque. Finalmente éste caería en manos de los británicos y esto no lo podríamos permitir bajo ninguna circunstancia.

Nuestro Capitán, con su bien conocido optimismo, cree que podemos salir con éxito de esta aventura. Yo, personalmente, como también los otros oficiales con quienes converso, no creemos en esta posibilidad. Sólo aquí en el puerto, anclados a 300 metros uno del otro, hay a nuestras espaldas ocho barcos británicos que observan cada uno



de nuestros movimientos. Ni podríamos prender las máquinas sin ser advertidos. Antes que pudiéramos virar, las unidades británicas que enfrente del puerto nos acechan, ya lo sabrían. Dentro de un puerto no está permitido cablegrafiar y cada violación está sujeta a una multa de cinco libras esterlinas. Creo que para los ingleses valemos mucho más de esa suma. Más aún, estamos convencidos que Mr. Millington-Drake no cesa de vigilarnos desde tierra, e informará, desde la Legación, cualquier movimiento sospechoso de nuestra parte.

Nuestro Capitán atiende tranquilamente nuestros puntos de vista. Tanto como desea evitar la internación del barco, también quiere evitar su destrucción sin haberle infligido previas pérdidas al enemigo. También hemos considerado la posibilidad de cruzar directamente el Río de la Plata hasta Buenos Aires, para dejar que nos internen en la Argentina y regalarles el barco. Esto es lo que hizo durante la Primera Guerra Mundial el Almirante Souchon con el crucero de guerra GOEBEN y el pequeño crucero BRESLAU, que fueron presentados como un regalo a Turquía, que era entonces un país neutral.

Es triste que nuestras autoridades diplomáticas en el Uruguay hayan cooperado tan poco con nuestras fuerzas armadas, porque si nuestro Capitán hubiera sabido a tiempo la situación real en el Uruguay, no hubiéramos venido a Montevideo sino que hubiéramos ido a Buenos Aires.\* Ahora esto ya no es posible. Las aguas del Río de la Plata son tan poco profundas que no podemos cruzar directamente, ni podríamos llegar al canal, pues para hacerlo tendríamos que salir un poco mar afuera y nos veríamos envueltos en una batalla, contra un enemigo más poderoso que nosotros”.

El optimismo del Capitán Langsdorff no trasciende en el informe sobre la batalla, despachado esa noche y el que será citado en su totalidad en el último ítem de este primer día, ya que no fue despachado hasta tarde en la noche por la Legación alemana, mediante cable cifrado. El Capitán Langsdorff estaba ya en muy distinto estado de ánimo cuando la tarde siguiente (viernes) despachó su informe a Berlín, como resultado de la decisión del Gobierno uruguayo de permitirle una permanencia de sólo 72 horas, y todavía más, cuando en la mañana del sábado, se dirigió a la tripulación.

Al tiempo de esta conversación con sus oficiales en el camarote de oficiales arribó al Río de la Plata, procedente de las Falklands, el crucero pesado CUMBERLAND de 10.000 toneladas y cañones de 8 pulgadas y, sobre todo, con un cargamento completo de municiones. Esto, prácticamente, doblaba la fuerza de la escuadra de Harwood, al acecho, afuera en el estuario, y que estaba formada sólo por los dos cruceros livianos, el AJAX y el ACHILLES, con sus dieciséis cañones de 6 pulgadas, reducidos a doce por una granada de 11 pulgadas, del GRAF SPEE, que había destrozado las dos torrecillas de popa del AJAX y al cual le quedaba sólo cerca de la cuarta parte de sus municiones.

\* Había otra alternativa mucho más fácil. Por ejemplo, entrar al puerto de mar abierto MAR DEL PLATA, a unas 150 millas al Sur, del lado Sur de la desembocadura del estuario del Plata.



El despacho de Harwood informa:

“Se ordenó cubrir el sector entre Rouen y el Banco Inglés, con el ACHILLES al Norte y el AJAX al Sur. Esas disposiciones fueron mantenidas durante la noche del 14 al 15 de diciembre.

Si el GRAF SPEE salía, debería ser seguido y todos los barcos debían concentrarse lo suficientemente lejos hacia el mar abierto, para permitir la realización de un ataque concentrado”.

La historia del pasaje del CUMBERLAND desde las Malvinas, a algo más de 1200 millas (terrestres), está bien relatada en una carta que me dirigió su Jefe del Servicio de Máquinas, C. H. Featherstone, quien nos dice por qué el CUMBERLAND debió ser reparado en las Malvinas y cómo fueron realizadas las reparaciones de las máquinas para hacer posible la partida a las dos horas del aviso.

“El Capitán Moore (entonces comandante del CUMBERLAND), tiene por cierto razón cuando dice que el motivo básico que nos obligó a efectuar nuestras propias reparaciones en las Malvinas, fue principalmente, el mantenimiento rutinario largamente necesitado, tal como la limpieza de la caldera interior, reparaciones de los ladrillos refractarios de las calderas, etc. (El petróleo venezolano del que nos abastecíamos entonces era muy perjudicial para los ladrillos refractarios y los hornos de petróleo). Desde el comienzo de la guerra hasta nuestras reparaciones en las Malvinas habíamos estado continuamente en el mar, por más de 100 días sin interrupción, y era hora de que se hiciera algo, o podríamos haber sufrido una detención abrupta.

Recuerdo nítidamente sobre este particular, una característica de Harwood en ese tiempo, que era su política de dar a cada buque de su escuadra, por orden, siete días para que procedieran a su propio reacondicionamiento en las Malvinas. Y sucedió que llegó nuestro turno, —fue tan simple como eso— en el momento de la acción. Harwood por supuesto sólo estaba actuando en base a un presentimiento y por cierto bastante inseguro, pues de lo contrario hubiera tenido sin ninguna duda, los cuatro buques allí, en ese momento.

Ahora bien, durante nuestro período de propio reacondicionamiento, Harwood contaba con que con sólo ocho horas de aviso previo pudiéramos levantar presión. Pero un sexto sentido nos advirtió que esto era demasiado bueno para ser verdad, dadas las circunstancias de ese momento. De modo que hice que el propio reacondicionamiento se efectuase por unidades... Lo que eso significaba era que dos de los cuatro ejes de las hélices estaban siempre prontos para navegar sólo con dos horas de aviso previo, lo que nos proporcionaría 25 nudos, dejando los otros dos ejes arrastrando en libre rotación, hasta que se terminaran las reparaciones y pudiésemos levantar presión en ellas y conectarlos. Afortunadamente sucedió que, el día en cuestión, ya habíamos prácticamente terminado el trabajo en las unidades delanteras...

En las Malvinas, durante el período de propio reacondicionamiento, sucedió que estábamos escuchando la onda de Control de fuego en una radio que tenía solamente un corto alcance nominal. Recuerdo bien una sucesión de señaleros de ojos enormemente abiertos, desorbitados, trayendo a la Cámara Principal, en la hora del desayuno, una serie de señales tales como “Enemigo a la vista”, “Todos los cañones fuera de acción”, “volviendo a las Malvinas”. (Del EXETER). En un principio creímos que el



escuadrón estaba ejecutando ejercicios no lejos de las Malvinas, pero no tardó mucho en revelarse la verdad y lo único que podíamos hacer era llegar allí y lo más rápido posible.

Así que rápidamente desembarcamos los prisioneros tomados por el AJAX del buque Deutsch Ost-Afrika USSUKUMA (que se había echado a pique cuando fue atrapado por el AJAX) y transferidos al CUMBERLAND, levantamos presión y a las 10.00 partimos de las Malvinas hacia el Río de la Plata, a la velocidad de 25 nudos. Fue recién entonces que recibimos la señal de Harwood "Levanten presión y procedan hacia el Río de la Plata con toda premura", o algo parecido. Así que aumentamos la velocidad a 30 nudos y la mantuvimos durante 36 horas".

"Creo que es la más larga prueba a todo poder registrada. De cualquier modo... llegamos una noche y Harwood no podría normalmente habernos esperado hasta la mañana siguiente. De necesidad tuvimos que mantener silencio W/T hasta cerca del Río de la Plata cuando informamos nuestra presencia y pedimos órdenes a Harwood. Nos respondió que patrulláramos las cercanías del Plata y agregó "muy complacido de verlos".

Ahora, mientras Harwood estaba muy complacido por tener este muy importante refuerzo, y mientras los oficiales del CUMBERLAND estaban complacidos por haber logrado su objetivo a tiempo, el siguiente cable secreto del Capitán Langsdorff, sobre la Batalla, estaba siendo cifrado en la Legación alemana y era despachado poco después de medianoche, camino a Berlín.

Naturalmente, es un documento de mucha importancia. El texto en alemán me fue suministrado por el bibliotecario del Almirantazgo y la traducción, hecha por la oficina del Agregado Naval en la Embajada de Bonn, ha sido revisada de acuerdo al texto alemán por el Almirante Th. Krancke.

"(Despachado desde Montevideo) Diciembre 15, 1939. Hora 1.18 a. m. (Hora uruguaya).

(Recibido en Berlín) 15 de Diciembre, 1939, a las 10.50 a. m. (Hora de Berlín).

Al Cuartel General Naval desde el Comando Admiral Spee 195, Diciembre 14.

Buscamos el convoy presumiendo que está protegido por un crucero. EXETER avisado en Diciembre 13, al amanecer. Está moviéndose presumiblemente en las rutas marítimas inglesas. Acompaña al barco lo que primero creímos un destructor, más tarde identificados como dos cruceros del tipo del ACHILLES.

Como el zafarse de los tres cruceros parecía imposible, atacamos antes que el enemigo pudiera levantar presión para alcanzar la máxima velocidad, y pudiera acercarse a un alcance efectivo. El enemigo se divide de tal modo que por lo menos uno de los cruceros no está expuesto al fuego y trata de acercar el alcance. Pesados impactos directos claramente observados en el castillo del EXETER, silencian las dos torres blindadas delanteras. Impactos directos en el puente, causan serio fuego y más pesados impactos directos aparentemente dañan las calderas, después de lo cual el EXETER se aleja. Para aliviarlo, los cruceros ligeros cierran distancia a toda velocidad. Mayor proximidad 76 hm. (7600 metros, 8555 yardas, 4.1 millas náuticas).



Los cruceros ligeros dispararon muy rápida y acertadamente. La defensa dificultada por la falla del suministro de munición delantera del grupo M A (MITTEL ARTILLERIE - 15 cms.: artillería media) y nuestros bruscos cambios de curso para poder maniobrar fuera del alcance de las salvas. Las torres blindadas de popa de un crucero ligero silenciadas, más aún otra SA (Schwete Artillerie (28 cms.): artillería pesada) blanco directo y probablemente 2 x 10.5 impactos directos. El tercer crucero aparentemente intacto.

Después que el EXETER se ha alejado, los cruceros ligeros se alejan a una mayor distancia y permanecen al N. E. y S. E. Escapar a mar abierto y zafarse de estos dos cruceros es evidentemente imposible.

La inspección de los impactos directos revela que todos los alojamientos, excepto el del Almirante han sido severamente dañados. El agua que entra en el suministro de harina pone en peligro el abastecimiento de pan, mientras que un impacto directo en el castillo de proa hace que el buque no esté en condiciones de navegabilidad en el Atlántico Norte en invierno. Una granada atravesó la faja blindada bajo la línea de flotación mientras que la cubierta blindada está destrozada en una parte. Daños en la parte de popa del barco.

36 muertos, 5 heridos graves, 53 ligeramente heridos, 14 de ellos afectados por gas venenoso.

Como el barco no puede ponerse en condiciones de navegabilidad para escapar a la Patria, con los medios a bordo, decidido a entrar al Río de la Plata a riesgo de ser encerrados allí.

Debido al esperado ataque submarino cerca del Banco Inglés mantuvimos un curso zigzagueante a gran velocidad. Ataque submarino al Sur de la Isla de Lobos fracasó. A las doce de la noche de 13-14 del mes entramos al puerto de Montevideo, sin piloto. (Firmado: Langsdorff)".

Quizás el punto más interesante de este informe sea el énfasis que el Capitán Langsdorff pone en cerrar el alcance inmediatamente, como por cierto había planeado hacerlo en su Memorándum del 26 de noviembre, revisando la posición y perspectivas, superestimando, como lo hizo, el tiempo requerido por los cruceros británicos con sus turbinas a combustión de petróleo, para lograr su máxima velocidad de 31-32 nudos, en tanto que él podía lograr su máxima velocidad de unos 25 nudos casi en seguida, gracias a sus motores Diessel.

El Almirante Woodhouse comentó:

"Cuando el GRAF SPEE fue avistado tuvimos inmediatamente presión aprovechable para 26-27 nudos. Siendo esta una velocidad mayor que la máxima del GRAF SPEE, Harwood pudo haber evitado que dicho barco acertara la distancia si lo hubiese deseado, pero su línea de conducta fue atacar. *Al amanecer, en las estaciones de acción*, teníamos presión para la velocidad máxima.

A la hora que sonó la alarma teníamos presión para la velocidad máxima con 15 minutos de aviso. La esperanza de Langsdorff de sacar ventaja por nuestra lentitud para levantar presión para la velocidad máxima, era por lo tanto infundada.



### B) *El segundo día: viernes 15 de diciembre*

El segundo día estuvo lleno de incidentes mayores, y el más importante de nuestro lado fue que recibí, la primera cosa esa mañana, nuevas y diferentes instrucciones, como ser, tratar de mantener por cualquier medio al GRAF SPEE en Montevideo hasta el martes siguiente, cuando dos poderosas unidades de nuestra flota, en este caso el buque de guerra RENOWN y el porta-aviones ARK ROYAL, arribarían al Río de la Plata.

Estas instrucciones llegaron por telegrama del Ministerio de Relaciones Exteriores y en un urgente aviso en código del Comodoro Harwood, en el estuario del Río de la Plata, transmitido a la estación cablegráfica de Montevideo por la vía indirecta de las Falkland, a más de mil millas al Sur.

El único medio directo por el que podíamos hacer esto, era utilizando una disposición de la Ley Internacional, que establece que si un mercante de uno de los beligerantes y un barco de guerra, están juntos en un puerto neutral, y el mercante zarpa, el buque de guerra no lo puede seguir hasta veinticuatro horas después. Es una especie de regla del gato y del ratón, para asegurar que no hubieran batallas cerca de los puertos neutrales. Personalmente creo que veinticuatro horas es algo excesivo, y que si fuesen doce estaría bastante bien, pero de cualquier modo esa era una *Regla*, y por lo tanto en seguida convinimos en que un mercante británico llamado AS-WORTH, zarparía a las 6 p.m. Presenté una nota al Dr. Guani anunciándole y puntualizando que, consecuentemente, el GRAF SPEE no podría salir hasta veinticuatro horas más tarde. El Dr. Guani leyó la nota con expresión confundida y luego dijo con una sonrisa algo sarcástica: "Seguramente este es un cambio de su nota de ayer". A lo que repliqué: "Sólo un cambio de táctica, Señor Ministro".

Francamente, ni yo ni el agregado Naval, Capitán (Ahora Almirante) McCall, creímos que podría detenerse al GRAF SPEE si realmente hubiera querido salir, pero afortunadamente el Capitán Langsdorff estaba muy lejos de desearlo.

Esta segunda mañana, viernes, él asistió al entierro, en el Cementerio del Norte, de sus treinta y siete muertos. La larga y lúgubre procesión de treinta y siete ataúdes había cruzado la ciudad, con la cooperación de la policía uruguaya, mientras la población, en su mayoría católica, de Montevideo, observaba respetuosamente. El entierro fue presenciado por algunos de los capitanes mercantes británicos que habían estado prisioneros en el GRAF SPEE durante la batalla, pero quienes, como hemos visto, habían sido liberados la tarde anterior, de acuerdo a la Ley Internacional. Depositaron una corona con la inscripción: "A bravos hombres del mar, de sus camaradas del Servicio Mercante Británico", y este gesto fue altamente apreciado por todos en Montevideo, y hasta por los oficiales, y hombres del GRAF SPEE.

Como oficial, el Comandante Rasenack escribió en su diario, que éste fue un acto de "hidalgas caballerías en esta guerra donde la propaganda mata y pisotea todo lo que es grande y noble".



Igualmente agradecido por el gesto británico estuvo un maquinista del GRAF SPEE, Hans Götz, quien también llevaba un diario de los hechos, en el que escribió: "Una enorme multitud presenció el funeral de nuestros camaradas muertos. También los oficiales de la Marina Mercante inglesa que habían sido liberados, vinieron y depositaron una corona. Este acto de caballerosidad nos llena de gratitud y aprecio".

El Comandante Rasenack nos cuenta cómo los ataúdes fueron llevados a tierra.

Diciembre 15

"...Temprano en la mañana, las divisiones estaban listas para dar el último saludo a sus camaradas caídos. Ahora los ataúdes son bajados uno por uno, al remolcador amarrado a babor. Silenciosamente, les damos el último adiós. Sólo una parte de la tripulación puede acompañarlos en su último viaje, pues hay mucho trabajo que hacer en las pocas horas que nos quedan... A los capitanes británicos se les pidió que se abstuvieran de concurrir al entierro de nuestros camaradas caídos, pero a pesar de eso una delegación, encabezada por el Capitán Dove, siguió a los ataúdes..."

Yo tuve que permanecer a bordo con casi todos mis mecánicos. Nos pusimos a trabajar con tenacidad y entereza, pues estamos tratando de reacondicionar cada unidad que ha recibido un impacto directo. Sabemos el fin que nos espera pero no seremos una presa fácil para el adversario. Será una amarga victoria para ellos, pues nos defendemos al máximo. Cada cañón que reparamos significa más pérdidas para el enemigo. Y en efecto, para la tarde, tenemos enteramente reparada la Unidad N° 3 de nuestros cañones medianos, con sus instalaciones eléctricas para el control del fuego y también el cañón que fue puesto fuera de combate por el primer impacto directo de la granada de 8 pulgadas del EXETER. Este cañón antiaéreo, por lo menos, nos ayudará a disparar contra los blancos marinos. Hemos reemplazado la mira con una que habíamos tomado del NEWTON BEECH, y que ahora nos rendirá un buen servicio.

Mis mecánicos son fantásticos! Su desempeño en esta emergencia merece realmente el mayor elogio. Cuando nuestro trabajo está terminado escribo algunas líneas de adiós. Quién sabe si más tarde tendré la oportunidad de hacerlo.

Asimismo Gotz dice: "Trabajamos febrilmente, día y noche, para reparar nuestro barco. Sin embargo, sin planchas de acero, procedentes de tierra no podríamos tapar el agujero bajo el castillo de proa. Una Comisión uruguaya vino a bordo, a inspeccionar las averías y nuestro Capitán volvió a requerir treinta días para poner el barco en condiciones de navegabilidad..."

Durante el día, nuestro vigía en el mástil mayor informó otra llegada, un porta-aviones, así que ahora era imposible forzar la salida. El Gobierno uruguayo nos informó de su decisión final de prolongar nuestra estadía a setenta y dos horas".

El Comandante Rasenack, también nos habla del avistamiento del porta-aviones, en la forma que sigue:



Diciembre 15

“El vigía nos informa que un porta-aviones, de las características del ARK ROYAL, se ha unido a nuestros perseguidores. De acuerdo a la información alemana el ARK ROYAL había sido hundido hace largo tiempo. Las estaciones uruguayas de radio dicen que también el DUNKERQUE ha llegado. Nunca lo hemos visto, ni tampoco al BARHAM. Quizás la prensa ha apresurado el anuncio del arribo y piensa intimidarnos con estas noticias. Que están en camino es seguro, pero lo que es sorprendente es que ya tres días antes de la batalla era voz corriente tanto en Montevideo como en Buenos Aires, el rumor de que una batalla naval se produciría cerca de la costa de Sud América.

Ahora creo firmemente que ese famoso barco, con todas las luces apagadas que encontramos en la noche del 6 al 7 de Diciembre, después de nuestros ejercicios con los reflectores, fue un barco inglés que nos reconoció con el ALTMARK, pero que no cablegrafió para no revelarse entonces. Sólo más tarde dio nuestra posición y dirección. Por la dirección en que nos movíamos pudieron ver con toda claridad que íbamos hacia el Río de la Plata...”

El Comandante Rasenack repite aquí su firme creencia de que “el barco que pasó en la noche”, reveló al Almirantazgo Británico la posición del GRAF SPEE; mostrando que estaba mucho más cerca de la costa de Sud América, de lo que había estado cuando el TAIROA había lanzado su angustiosa señal.

Como ya se ha relatado una más prolija encuesta, tanto de la Sección Histórica del Almirantazgo, como ante los Almirantes Parry y Woodhouse (y la última fue, por supuesto, de la nave capitana del Comodoro Harwood), confirmó que tal información no le llegó al Comodoro Harwood después de la señal del TAIROA en la mañana del 3 de Diciembre. Así que la elección del Comodoro Harwood sobre el punto de concentración de sus cruceros estuvo basada en la razonable suposición de que el GRAF SPEE vendría al Plata debido al valioso tráfico de carne y cereales que consecuentemente había decidido “defender”, como lo describe en su parte.

Los precedentes pasajes ya han dado la idea de que al Capitán Langsdorff a su retorno al barco, del funeral, le esperaban dos malas nuevas, primero, que desde la cofa de trinquete, su muy de confianza Oficial Artillero, Comandante Ascher, había observado en el horizonte otra gran unidad británica nada menos que un porta-aviones. Es sólo justo, el decir aquí, que, en ocasión de una conferencia en Plymouth, para una audiencia de marinos, yo había dicho que este otro error en un experto tal le resultaba difícil comprender a un lego como yo; sin embargo, el Comandante en Jefe Sir Richard Onslow (que tenía cuatro barras en su D. S. O.), me dijo más tarde, cuando agradeció la conferencia, que yo había estado “un poco duro con ese Oficial Artillero”, ya que él mismo, en similares circunstancias, había cometido el mismo error, creyendo realmente ver un barco de guerra que ya estaba medio dispuesto a ver.



La otra mala noticia para Langsdorff era que el Gobierno uruguayo, de acuerdo con el informe de los dos Oficiales Navales uruguayos que habían ido a bordo la tarde anterior, a las 7 p.m., para asesorar sobre las averías del GRAF SPEE, había decretado que una permanencia de setenta y dos horas sería suficiente para poner al barco en condiciones de navegabilidad, y que este tiempo comenzaría a contarse desde el retorno a la costa de los dos oficiales informantes, a las ocho en punto de la tarde anterior. En otras palabras, el plazo para la salida del GRAF SPEE, sería a las 8 en punto de la tarde del domingo.

Este decreto del Gobierno Uruguayo fue tan importante, y se puede agregar, tan valiente, dadas las circunstancias del momento que debemos citarlo y en especial el informe de los dos Oficiales Navales Uruguayos en el que está basado. Está citado, con un comentario preliminar del Ministerio de Defensa Nacional, General Campos, en su libro "Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial" el cuál, en términos generales es un amplio comentario del informe Oficial uruguayo y una expansión de éste.

(De *Un Episodio de la segunda Guerra Mundial*) por el General Alfredo Campos, Ministro de Defensa Nacional, y de "El libro Oficial Uruguayo".

Inmediatamente, se designa la comisión técnica, formada por el Cap. de Fragata José Rodríguez Varela y el Cap. de Corbeta Ingeniero Fernando A. Fontana, quien da su informe de la inspección realizada en el buque dañado, el mismo día, a las 19 horas.

Mientras tanto la corbeta LAVALLEJA, es puesta en custodia junto al barco de guerra, a fin de impedir cualquier transferencia a bordo de material o personal, sin la autorización oficial del Prefecto General de Puertos, Comandante Juan J. Miller. Aquí está el informe de la Comisión Técnica:

Montevideo, diciembre 14, 1939.

Al Inspector General de Marina:

De acuerdo con órdenes verbales, a las 19 horas de hoy los abajo firmados subimos a bordo del barco de guerra alemán GRAF SPEE, siendo recibidos por su Comandante, el Ministro, y el Agregado Naval de ese país. Habiendo especificado el motivo de nuestra visita, se nos dio una lista de las averías que afectan las condiciones de navegabilidad del barco.

(El texto del informe pasa directamente a las conclusiones de la Comisión, y agrega la lista de averías que les entregó el Comandante del GRAF SPEE. Pero como sus conclusiones son, de hecho comentarios de cada uno de los items de la lista, es más fácil para el lector ver el anexo que sigue inmediatamente, *antes* que los comentarios en cuestión).

*Averías que afectan las condiciones de navegabilidad del barco.*

Nueve agujeros en el forro exterior, dos de los cuales están en popa, de una medida aproximada de 2 x 2 metros y 0.70 x 0.60 respectivamente, y un agujero en estribor sobre la línea de flotación.



Las instalaciones contra incendio son de reducida eficiencia.

Rajaduras en la popa.

Instalaciones indispensables en la cocina, la panadería y la lavandería.

Reparaciones en la caldera auxiliar para producción de agua potable.

(El informe de la Comisión, sigue ahora, comentando las averías a ellos indicadas, según lo precedentemente expuesto).

Después de haberles inspeccionado llegamos a las siguientes conclusiones:

No hay sólo nueve agujeros sino quince sobre estribor y doce a babor, incluyendo grandes y pequeños.

El estado de eficiencia reducida del aparato contra incendios, no es argumento que afecta las condiciones de navegabilidad.

Las rajaduras de popa no fueron observadas.

Con respecto a las instalaciones de cocina, panadería y lavandería, hubo una granada explotada que destruyó una de las calderas y sus cañerías, así como la instalación eléctrica.

Con respecto a la caldera auxiliar para producción de agua potable, fueron necesarias reparaciones.

Cuando preguntamos al Comandante si había alguna avería en sus máquinas principales, replicó que estaban bajo el puente blindado y no habían sufrido nada, por lo que no fueron inspeccionadas.

De todo lo que antecede llegamos a la conclusión, salvo su mejor opinión, que esas reparaciones podrían efectuarse, de manera provisional, en tres días.

Montevideo, Diciembre 15, 1939.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Ministerio de Defensa Nacional.

En vista del Decreto publicado ayer referente a la solicitud efectuada por la Legación alemana, para que se les concediera un plazo para llevar a cabo las reparaciones destinadas a poner en condiciones de navegabilidad al barco de guerra alemán ADMIRAL GRAF SPEE, anclado en el puerto de Montevideo, y en vista también del informe de la Comisión Técnica de las Autoridades del Puerto, designada para inspeccionar al barco de guerra arriba mencionado,

El Presidente de la República

DECRETA:

1. Que se autorice un período de 72 horas para llevar a cabo las reparaciones necesarias para asegurar las condiciones de navegabilidad del barco de guerra alemán ADMIRAL GRAF SPEE, expirando el límite de tiempo a las 8 p. m. del 17 del corriente.

2. Que el Decreto se comuniqué a los oficiales que corresponda.

Firmado: BALDOMIR, A. GUANI, ALFREDO R. CAMPOS



El General Baldomir era el Presidente de la República; el Dr. Alberto Guani era el Ministro de Relaciones Exteriores y el General Alfredo R. Campos, Ministro de Defensa. Breves apreciaciones de sus personalidades se encontrarán en otra parte del libro.

Pero la nota del Ministro de Relaciones Exteriores, conteniendo el texto del Decreto, fue recibida por la Legación alemana alrededor del mediodía del viernes (Diciembre 15) y, en consecuencia, el Capitán Langsdorff y el Ministro alemán, debieron informar a Berlín esa tarde. Pero antes de relatar este informe, debemos comentar los daños referidos en el decreto.

Con respecto a la caldera auxiliar, el Jefe de Máquinas, Comandante Klepp (Ahora Capitán retirado) me escribió explicándome que estaba arriba del puente Mandado y que abastecía presión no sólo a la planta de destilería (para producir agua potable) sino también a la planta purificadora de petróleo y aceite lubricante, y que ninguna de estas dos plantas fueron averiadas, sino sólo esta caldera auxiliar, la cual era, sin embargo, esencial para el funcionamiento de ambas.

El porqué en la lista alemana no figuraba que esta caldera era también indispensable para operar en la importante planta de purificación de aceite es sorprendente, pero el Capitán Klepp aclara que no fue él personalmente quien preparó la lista de averías, y creía que la omisión se debió al hecho de que esta avería consistía principalmente en innumerables agujeros causados por esquiras en la chimenea para esta caldera, y que de cualquier modo podría ser reparada con los elementos de a bordo. Esto fue realizado en efecto el Sábado.

Es apropiado, para comprender esta revista de las averías en el GRAF SPEE, relatar la opinión del Almirante A. Iachino, Comandante en Jefe de la flota italiana en la Segunda Guerra Mundial e historiador de la guerra en el mar, en su examen del libro de Dudley Pope en la *Revista Marítima*, de Febrero de 1958.

Los oficiales técnicos, a bordo, declararon que las reparaciones no podrían ser hechas en menos de catorce días, mientras que los técnicos uruguayos, evidentemente influenciados por presión de carácter político, confirmaron que setenta y dos horas serían suficientes, de acuerdo a las reglas de la Ley Internacional. La verdad, está a mitad de camino entre las dos...

Fueran cuales fueran los días concedidos... ese barco hubiera tenido que encontrarse con los barcos británicos que lo estaban esperando en el mar al dejar el puerto. De este modo cuanto más larga fuera su permanencia en el puerto, más grande sería el número de barcos enemigos que habría encontrado en la desembocadura del estuario.

El hecho es que, una vez que hubo entrado al puerto con dos cruceros enemigos en su persecución, el destino del GRAF SPEE estaba irrevocablemente sellado, porque no se podría hacer a la mar, sin ser atacado por fuerzas enemigas superiores. El error fatal había sido entrar a puerto cuando las condiciones del barco no lo imponían como absolutamente necesario...



Por último he omitido incluir en algún lado la larga lista de averías redactada por el GRAF SPEE para el Alto Comando, cuya obtención se hizo posible después de la guerra. No está incluida en la publicación del Almirantazgo, de circulación limitada *Graf Spee 1939, la historia alemana*". Sin embargo es accesible al lector corriente en el autorizado libro de Dudley Popey "*La Batalla del Río de la Plata*", donde se puede hallar, en el Apéndice D - Averías de batalla del ADMIRAL GRAF SPEE, diciembre 13, 1939; informes de los departamentos. (Esos documentos fueron capturados al fin de la guerra). En forma concisa pueden resumirse como sigue:

Artillería .....	14 items
Reflectores .....	2 "
Torpedos .....	9 "
Comunicaciones .....	6 "
Casco del barco .....	1 "

Hay también otra lista de las averías de batalla, las que no podían ser reparadas con los materiales y equipos de a bordo del GRAF SPEE y consistía en diecinueve items que incluían items tales como: telémetros, cofa, aparatos lanza-torpedos, cañería de extintores de fuego y radiadores para la parte posterior del buque.

Lo que antecede es suficiente para mostrar cuán extensas y ubicuas eran las averías del GRAF SPEE, aunque pudieron no haber sido vitales, para afectar la navegabilidad del barco. De cualquier modo no fueron comparables con las averías que al EXETER causaron los cañones de 11 pulgadas del GRAF SPEE.

Como ya he relatado todos los dramáticos y transcendentales incidentes que habían tenido lugar hasta la tarde del segundo día, viernes, 15 de Diciembre, resultará un agradable cambio si relato la visita de cortesía hecha esa tarde por el Capitán Langsdorff, al Ministro de Defensa Nacional Gral. Campos, según la descripción hecha en su libro "*Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial*", mencionado más arriba. No he repetido aquí la impresión del General Campos sobre la personalidad del Capitán Langsdorff, y su apreciación, pues ella está clara en esta entrevista como ya ha sido citado (en "dos años antes").

"Como se ve, los ingleses no tuvieron malos recuerdos para el Capitán Langsdorff; seguramente por ello, su ruda conciencia de marinos hizo que adhirieran con tocante sinceridad al duelo de sus adversarios. Fue un gesto hermoso y de gran significación moral. Aún quedaban "gentlemen" que olvidaban el torpedeamiento cruel, poniendo así la nota humana que, por desgracia, en la "guerra total" sabe a cosa de hidalguía antigua.

La patética ceremonia funeral de este modo adquirió un aspecto de caballerosidad, y nuestro Gobierno agregó a ella un acto de tolerancia, permitiendo el desembarco de los marineros alemanes, a pedido de la Legación, en un momento cuando esta última impug-



naba —no sin cierto tono de violencia— el límite de tiempo dado por el Consejo de Ministros que, como no conciliaba con los deseos de los representantes diplomáticos alemanes, causaba una atmósfera de tensión.

Sin embargo, el Capitán de Navío Langsdorff en compañía del Oberleutnant Kurt Diggins y otros oficiales de su nave, acompañados del Ministro Alemán, concurrió, en la mañana siguiente al Ministerio de Defensa Nacional, donde hicieron al Ministro una corta pero muy correcta y expresiva visita, para agradecer la adhesión de la marina uruguaya a las exequias de los caídos en el combate; sí que también expresar su gratitud por el ofrecimiento hecho de utilizar nuestro Hospital Militar para ser tratados sus heridos en una sala especial e independiente.

Se le reiteró, entonces, al señor Capitán, que ese hospital estaba a su completa disposición para los demás heridos que mantenía a bordo, significándosele que en ese establecimiento hospitalario estarían muy bien atendidos, instándole a que visitara tanto las instalaciones de la tropa como la de los jefes y oficiales, a alojarse en locales de acuerdo con su graduación jerárquica.

Además, no tendrían mayores inconvenientes por el idioma, ya que se había dispuesto que el Teniente Herter, joven oficial de nuestro Ejército, perfecto conocedor de la lengua alemana, quedase afectado a ese servicio para que fueran bien interpretados los deseos de los que no conocían el castellano, que, desde luego, eran casi todos".

Esas recomendaciones no fueron desatendidas por el Capitán Langsdorff, por **que** de hecho, en la mañana del Domingo, después que había decidido echar a **pique** el buque y trasladar la totalidad de la tripulación a bordo de dos remolcadores y una barca, para pasar a Buenos Aires, envió treinta y dos heridos a este **hospital**.

Como ya lo señalamos, el Capitán Langsdorff y el Ministro alemán, ahora tenían **que** informar a Berlín del decreto del Gobierno uruguayo. Esos informes están **mejor** dados en "GRAF SPEE 1939. La Historia alemana", narración sumaria publicada por el Almirantazgo británico para circulación restringida.

Inmediatamente después del recibo de la decisión uruguaya (Langsdorff) **señaló** como sigue al Alto Comando Naval Alemán, esbozando situación y solicitando **instrucciones**:

"(1) El RENOWN y el ARK ROYAL, lo mismo que los cruceros y destroyers, cerca de Montevideo. Cerrado bloqueo nocturno. Ninguna perspectiva de romperlo y salir mar afuera, para conseguir llegar a Alemania.

(2) Intento llegar al límite de las aguas neutrales. Si puedo luchar para abrirme camino a Buenos Aires con las municiones que me quedan todavía, lo intentaré.

(3) Como de la salida forzada podría resultar la destrucción del SPEE sin la posibilidad de causar averías al enemigo, solicito instrucciones para saber si hundo al barco (pese a la escasa profundidad del estuario del Río de la Plata) o me someto a la internación".



Las palabras claves son “sin la posibilidad de causar averías al enemigo”. Fue contra esta mínima oportunidad de ocasionar alguna avería apreciable al enemigo, (con sólo 186 bombas de 11 pulgadas, que quedaban) que el Capitán Langsdorff puso en la balanza la vida de sus 1.200 hombres.

A esta apreciación de la situación, el Ministro alemán agregó sus propios puntos de vista en un telegrama al Ministerio de Relaciones Exteriores:

“(1) Ningún argumento concerniente al derecho legal puede alterar la necesidad de una decisión urgente con respecto al SPEE. La superioridad de las fuerzas navales enemigas, que hemos establecido claramente desde a bordo del SPEE, hacen considerar a su Comandante que es imposible librarse de sus perseguidores y conseguir una salida exitosa hacia Alemania. Desde este punto de vista catorce días de estadía no alteraría la situación, sólo ayudarían a la concentración de fuerzas navales enemigas.

(2) Estoy de acuerdo con el Agregado Naval en el sentido de que la internación del barco sería la peor solución posible en cualquier circunstancia. Sería preferible en vista de la escasez de munición, volar el barco en las aguas poco profundas del Río de la Plata, y hacer internar a la tripulación”.

El Ministerio de Relaciones Exteriores Alemán contestó por telegrama que la decisión uruguaya era totalmente incomprensible, teniendo en cuenta las condiciones y la posición legal del SPEE. El Ministro alemán y el Comandante del SPEE recibieron orden de tratar de conseguir la prolongación de la autorización para la estadía y contrarrestar con la mayor energía posible la influencia británica.

En la reunión del Ministro alemán con el Ministro de Defensa, en la mañana del 16 de diciembre, estas instrucciones tan forzadas resultaron inútiles ya que parecía estar “completamente de parte de los ingleses y fue el principal responsable de la decisión desfavorable del Gabinete uruguayo”.

Finalmente, para no perder contacto en este momento crítico, con lo que sucedía en la escuadra del Comodoro Harwood, se transcribe lo siguiente tomado de un “Informe del Gobierno”, publicado por el Almirantazgo en 1940 y titulado “*La Batalla del Río de la Plata*”, reseña de hechos producidos antes, durante y después de la acción (publicado por el Almirantazgo en 1940).

Al día siguiente —Viernes 15 de diciembre— el Comodoro Harwood enfrentó otro problema. Sus barcos no podían vigilar el mar indefinidamente, con las calderas siempre listas para navegar a alta velocidad, sin tener más abastecimiento de petróleo. El buque-tanque OLYNTHUS, de la flota Auxiliar Real, estaba en la vecindad, y el H. M. S. AJAX recibió la orden de proveerse de petróleo de él en el mar, mientras la operación era cubierta por los otros dos cruceros. Abastecerse de petróleo en el mar es una operación difícil, a no ser en una calma absoluta, y no eran



éstas ni mucho menos las condiciones reinantes. Cables de afianzamiento, y aún dos guindalezas para huracanes fueron partidas, pero la operación de abastecimiento de petróleo fue exitosamente realizada. El ACHILLES debía reabastecerse en la misma forma en la mañana del Domingo 17 de diciembre, siendo cubierta la operación por el AJAX y el CUMBERLAND. Los trascendentales hechos de este segundo día en Montevideo tuvieron una clase de epílogo, tarde, esa noche, pues en mi calidad de Ministro Británico y acompañado por mi Agregado Naval, Capitán McCall, como era entonces, obtuve una entrevista de emergencia con el Dr. Guani a las 11.30 p. m. con el propósito de conseguir que una guardia uruguaya fuera puesta a bordo del GRAF SPEE para impedirle salir en persecución del mercante británico ASHWORTH a las 6.15 p. m., lo cual, como expusimos, debía, de acuerdo a la Ley Internacional, impedir la salida del GRAF SPEE por otras veinticuatro horas. El objeto era hacer más difícil una posible salida forzada del GRAF SPEE.

Esta entrevista está relatada correctamente por Michael Powell, en su libro "*GRAF SPEE*", en la forma siguiente:

Viernes de tarde, 15 de Diciembre

Estaba casi oscuro ya y el barco de guerra estaba brillantemente iluminado, así que apenas había necesidad de los faros del automóvil. Se trabajaba día y noche, y el enorme barco está rodeado por remolcadores, grúas flotantes y lanchas.

"Pero a pesar de eso, vamos a dar mucha importancia a la Regla de las Veinticuatro Horas" dijo McCall a Martín. "Millington-Drake y yo hemos conseguido una audiencia de emergencia en la Casa de Gobierno, con el Dr. Guani, a las 11.30 de esta noche. Le urgiremos que un piquete uruguayo sea colocado a bordo del GRAF SPEE, pues, suponemos que le sería difícil zarpar con ellos a bordo, y si fueran desalojados, sería un definitivo hecho de violencia. Por supuesto es sólo una remota esperanza, pero muestra que actuamos a conciencia."

Cuando esa noche se enfrentaron con Guani, a través de su ancho escritorio, el Ministro de Relaciones Exteriores, a pesar de no comprometerse, dijo pacientemente: "Caballeros! les daré esta última satisfacción esta noche, consultando al Ministro de Defensa telefónicamente, si puedo ubicarlo".

Esto procedió a hacer y aunque no apoyó la solicitud, directamente dijo que la consideraba razonable. Pero el General Campos, prudentemente, la rehusó, aduciendo que el bote de la Guardia Naval, que ya estaba al lado del buque, era lo más que estaba dispuesto a conceder.

Hubo una pausa después que el Dr. Guani comunicó esta negativa a los ingleses. El pequeño Ministro de Relaciones Exteriores parecía estar queriendo adivinar algo más, y sus ojos descansaron sobre sus visitantes con una expresión de gentil interrogación. Eran las doce menos cinco. Aquellos se miraron uno al otro y se levantaron para darle las buenas noches, el Dr. Guani también se levantó, todavía con la misma expresión zumbona en la cara. Antes que ellos pudieran hablar, dijo, en el tono de un tío a su sobrino favorito: "Mi querido Millington-Drake!"



Millington-Drake contestó cortésmente "Señor Ministro?".

Guani continuó, con los ojos sobre su viejo amigo: "¿Por qué usted y sus agentes están ahora tratando de dilatar la partida del GRAF SPEE? Explique este cambio de actitud".

"Oh, pero Su Excelencia", replicó Millington-Drake inmediatamente, "no es un cambio de actitud".

El Dr. Guani, por un momento, consideró esta respuesta, y como un catador que saborea un trago de un buen vino de Oporto, antes de decir "¿No?". Una sonrisa fue brotando de sus ojos y labios y la misma sonrisa revoloteó sobre las impasibles bien educadas facciones del Ministro británico, cuando contestó: "No, señor Ministro. Es un cambio de estrategia".

### *C) El tercer día: sábado 16 de diciembre*

Al principio de este día debemos notar el efecto que había causado en todo el mundo el Decreto del Gobierno uruguayo, el que, naturalmente, había sido telegrafiado a la prensa de todos lados. Gente que apenas había oído hablar del Uruguay, se quedó asombrado por la valiente actitud de este pequeño país que había osado desafiar sin ningún miedo a Hitler y su amenazante poder del que hasta las grandes potencias estaban temerosas; y había sabido como dice el refrán popular "pararle el carro" o en otras palabras le había dicho a su poderoso barco de guerra exactamente cuándo tenía que retirarse.

De modo que los ojos del mundo estaban ahora sobre el Uruguay para ver cuál sería el resultado de tal temeridad —yo mismo atendí una llamada telefónica en la Legación, desde Tokio— de un importante periódico de allá, para pedir mi opinión sobre lo que ahora podría ocurrir. Pero no sólo el mundo estaba pendiente de estos hechos sino que en el pequeño mundo del Uruguay, en su capital y en sus departamentos, conocidos en el Uruguay como "el interior", se comenzaba a especular excitadamente sobre lo que sucedería el domingo antes de la hora límite, las 8 p. m.

Pero aún antes del amanecer estaban, en realidad, sucediendo cosas en este tercer día, lleno también de acontecimientos trascendentales y como la totalidad de la situación estaba dominada de hecho por la presencia en el estuario de los tres cruceros de Harwood, podemos mejor comenzar el relato de lo que en ellos estaba ocurriendo.

En primer término tenemos la narración dada en el "Informe Gubernamental", publicado por el Almirantazgo en 1940, y citado más arriba.



Antes del amanecer del sábado, 16 de diciembre, el H. M. S. CUMBERLAND, el H. M. S. AJAX y el H. M. S. ACHILLES, se concentraron en la parte Sur del estuario del Río de la Plata, y el H. M. S. AJAX lanzó su avión para efectuar un reconocimiento. Al piloto se le había dicho que se cuidara de volar sobre aguas territoriales. El avión retornó a las 8.30 a.m. e informó que no le había sido posible ver nada, debido a la mala visibilidad.

Existía el peligro que el ADMIRAL GRAF SPEE pudiera usar la ventaja de la niebla y tratara de romper el bloqueo. Los cruceros británicos se prepararon de inmediato para la acción, y permanecieron sobre el Norte para interceptar al enemigo. Sin embargo pronto se recibió información, indicando que el ADMIRAL GRAF SPEE estaba todavía en el puerto de Montevideo, que estaba reparando averías con ayuda de tierra, y que había estado aprovisionándose. Se informó como improbable que el ADMIRAL GRAF SPEE zarpara esa noche, pero el Comodoro Harwood no se sintió dispuesto a confiar en este informe. La vigilancia incesante de los cruceros británicos continuó y el Comodoro Harwood pasó señales a su escuadra informando a los barcos de sus intenciones en el caso de que el enemigo tratara de abrirse paso durante esa noche.

El parte del propio Harwood nos dirá de las instrucciones vitalmente importantes que recibió del Almirantazgo esa mañana, y sus planes para la próxima batalla, que ahora estaba esperando.

63. El Almirantazgo me informó en mensaje 0219/Diciembre 16, que yo estaba en libertad para librar batalla al GRAF SPEE en cualquier lado fuera del límite de tres millas. Decidí mover mi patrulla dentro del área Norte y Este del Banco Inglés, pues consideré que una batalla en las muy limitadas aguas que había sobre el límite de las tres millas frente a Montevideo era impracticable debido a la falta de espacio marítimo y a la posibilidad de que los disparos errados alcanzaran el Uruguay provocando complicaciones internacionales.

65. A la hora 16.15/Diciembre 16, señalé la siguiente apreciación a los barcos bajo mi mando:

Mi Operación Destrucción requiere mantener mis fuerzas juntas. Mi apreciación: confío en obtener desde tierra la hora de salida y la ruta inicial. Para los movimientos subsiguientes confío en los informes del avión de reconocimiento del CUMBERLAND.

Rutas de acción del enemigo: (a) Norte del Banco Inglés. (b) Entre los Bancos Inglés y el de Rouen. (c) Entre el Banco Rouen y San Antonio. (d) Volver sobre cualquiera de sus propias huellas. Mi curso de acción: descarto presentarle batalla cerca del "Whistle Buoy"\* por ser imposible desde el punto de vista político. Hasta la fase del amanecer quiero mantener la ventaja de luz y en consecuencia debo mantenerme al Este y moverme para interceptarlo de área en área, dependiendo del tiempo y de la información. Mi plan: mantenerme en posición que me permita interceptarle al Norte del Banco Inglés, moviéndome al Sur o volviendo sobre mis pasos según llegue la información. Táctica: debo mantener al CUMBERLAND colocado de tal manera que no tenga su fuego cubierto desde el principio, y por lo tanto trabajaré en divisiones ocho cables aparte, con el ACHILLES en orden cerrado a la popa del AJAX.

Después de comenzada la batalla, las divisiones tienen absoluta libertad de acción. El avión del CUMBERLAND levantará vuelo no bien se reciban noticias de la salida del enemigo.

\* Nota del Editor: Se refiere a la boyea con silbato, para casos de niebla, que señalaba en aquella época el extremo del canal de acceso al puerto de Montevideo.



66. El barco británico DUNSTER GRANGE zarpó de Montevideo a las 17.00 p. m. (hora local), y se reclamó un nuevo plazo antes que al GRAF SPEE se le permitiera zarpar. Se nos informó, sin embargo, que el GRAF SPEE había realizado rápidos adelantos en sus reparaciones, y podría forzar la salida en cualquier momento.

67. Las dificultades de interceptar al GRAF SPEE, con tantas rutas abiertas a su opción, estoy seguro que se entenderán fácilmente...

Después veremos que las estimaciones de Harwood sobre las posibilidades de éxito para forzar la salida, eran de un 70 %. Pero habían cinco opiniones autorizadas que consideraban tal salida, como desesperada.

Volviendo otra vez al GRAF SPEE, los acontecimientos de esa mañana son registrados en primer término por el Comandante Rasenack, quien empieza refiriéndose a una casual pero importante declaración hecha por el Capitán Langsdorff, la noche anterior, a algunos de los tripulantes.

Al atardecer (Diciembre 15) el Capitán habla con algunos hombres de la tripulación que están parados cerca de él, y les dice que sólo saldrá si tiene la posibilidad de romper el bloqueo; en caso contrario hará explotar al GRAF SPEE, fuera del puerto. Les dice que no estará dispuesto a servir de blanco para una competencia de tiro. Esta noticia se difunde rápidamente por el barco.

#### Diciembre 16

En la mañana el Capitán se dirige a la tripulación. Una vez más informa de la situación y explica sus intenciones. La depresión desaparece y todos tienen esperanzas una vez más. La tripulación tiene fe ciega en su Capitán. El ha hecho tantas cosas que parecían imposibles, que ciertamente encontrará una solución para la presente situación. Sé que en este momento cada uno de nuestros hombres seguirá ciegamente al Capitán, pase lo que pase, aunque los lleve a la muerte o si tiene que forzar una parte del bloqueo enemigo para llegar a la Argentina.

Es un día lluvioso... Preveo que con un tiempo como éste y escasa visibilidad, si no obtenemos una prolongación, la orden de salida puede llegar en cualquier momento. Uno siente otra vez esa curiosa sensación causada por el peligro.

También la ciudad de Montevideo está esperando nuestra sensacional partida. Miles de personas se han congregado en el puerto para ver si el GRAF SPEE está todavía allí. Aún ahora a pesar de la lluvia están allí, para no perder el momento de nuestra salida. ¿Qué hará el Capitán? Esa es la única pregunta que interesa hoy en Montevideo. Están circulando los rumores más disparatados. Submarinos alemanes están en camino; barcos de guerra alemanes a mano en las cercanías, etc. etc. Si ellos sólo supieran qué mala es nuestra situación en la realidad, con nuestra más cercana base alemana a miles de millas, lo que hace imposible que nuestros barcos de guerra puedan socorrernos.

El otro diarista nuestro, el ingeniero de Máquinas Hans Götz nos dice algo más, muy al caso en este día crucial:



Por radio estuvimos en contacto con Berlín y de este modo recibimos la orden de no permitir la internación del barco. Si el forzar la salida no tiene esperanza de éxito, entonces todo a bordo debe ser destruído y hundido el barco. Otra vez, como un reguero de pólvora, esta noticia se propala por el barco, junto con la frase del Capitán: "No permitiré que seamos despedazados a tiros en el mar, por una fúeza de superioridad abrumadora. Para mí un millar de hombres vivos es mejor que un millar de héroes muertos". Teníamos ciega confianza en nuestro Capitán. El encontrará con seguridad la solución correcta, era lo que pensábamos. Cada orden era llevada a cabo con la mayor disciplina. El mercante alemán TACOMA, que estaba en la bahía, cambió su posición en la noche y se colocó entre nosotros y la tierra firme para hacer más difícil la observación.

El Capitán Langsdorff, no obstante estar convencido de la presencia en el estuario del RENOWN y del ARK ROYAL, como así también del AJAX, ACHILLES y CUMBERLAND; (pues este último había sido identificado desde la cofa), quiso hacer una serie de reconocimientos aéreos de esos barcos y a esos efectos dispuso que el Comandante Wattenberg hiciera un vuelo, en un pequeño aeroplano fletado. Cómo y porqué esta prueba fue vana, y lo que sucedió en su ausencia, fue relatado en un memorándum que el Capitán Wattenberg (ahora con ese grado), tuvo la amabilidad de entregarme y que dice lo siguiente:

Este vuelo fue hecho en un pequeño aeroplano deportivo, el piloto era, si mal no recuerdo, un uruguayo. Me dijo poco antes de partir, que el área total del estuario del Río de la Plata, había sido clausurada para aviones por el Gobierno uruguayo. Sin embargo, partió conmigo en un vuelo que duró quizás un cuarto de hora, y, a pesar de mis reiterados pedidos para acercarnos más a la costa, desgraciadamente sólo voló sobre tierra, así que no pude observar las aguas del estuario, y menos aún ningún barco en él.

Al retornar del campo de aterrizaje tuve que esperar largo rato una lancha para regresar a bordo del GRAF SPEE.

Durante este tiempo el Capitán ordenó que todos los documentos secretos fueran destruídos. El Contramaestre (*Obersteurmann*) del GRAF SPEE, infortunadamente interpretó esta orden de tal modo que también las cartas y todos los demás registros de navegación fueron destruídos. No estoy en conocimiento si el Capitán Langsdorff tenía ya completado su informe de acción, o, —si lo tenía— éste también fue destruído en esta hora especial. El diario de Navegación de guerra del barco, que había sido llenado hasta el 12 de Diciembre (yo mismo solía escribir diariamente el *Kladde*, que es el borrador para el diario de guerra) llegó a Alemania desde Buenos Aires, y aún debe estar disponible. El material para el diario de guerra del 13 de diciembre, yo mismo lo había reunido durante la acción, —tanto como mi escasa visión lo permitió— pero consistía, en su mayor parte, sólo de notas de navegación y unas pocas notas sobre la observación de los impactos directos en el enemigo, maniobras para evitar torpedos, etc. Si el Capitán Langsdorff hizo sacar notas desde la cofa durante la acción, o si hizo algunas él mismo o qué notas pudieron haber sido, me es desconocido.



Para un lego, esta indicación de las escasas facilidades de observación desde el puesto blindado del Capitán Langsdorff, lo que más o menos le obligó a subir a la cofa, para conducir la acción, sin ninguna protección, parece indicar una deficiencia doble en la construcción del GRAF SPEE. (Esto fue discutido por el Comandante Rasenack, como ya ha sido mencionado).

Con respecto a la destrucción de los documentos secretos, parece seguro que lo que se había destruido no era un informe completo de la acción, sino a lo más una serie de notas para elevar uno. El Capitán Langsdorff, por supuesto, ya había enviado un informe conciso de las acciones, en la mañana y en la tarde del 13 de diciembre, en un telegrama cifrado redactado por él, el día siguiente, jueves 14 de diciembre (el primer día en Montevideo), como hemos visto, y que recién fue despachado desde la Legación alemana, después de medianoche. Una traducción completa ya ha sido dada anteriormente.

El Comandante Diggins, me escribió exponiendo que dudaba mucho que el Capitán Langsdorff hubiese escrito un informe completo: a) porque no había tenido ni el tiempo ni la tranquilidad necesarios durante la persecución o desde el arribo a Montevideo, con las múltiples preocupaciones que allí tuvo; y b) porque el Capitán Langsdorff ciertamente no le había entregado a él, (Diggins) tal informe para pasarlo a máquina, como hacía con todos los informes, que previamente escribía a mano.

Volviendo a los hechos de la mañana, las cosas estaban ocurriendo a puertas cerradas, si bien no exactamente de la manera vívidamente descrita por Michael Powell en este pasaje de su libro "GRAF SPEE". El incidente podría ser narrado como "La seguridad desafiada con un propósito".

En la mañana la ofensiva civil continuó sin cesar...

Se recordará que había una interferencia\* en la línea telefónica entre el Ministerio británico en Montevideo y la Embajada en Buenos Aires. El tortuoso Martin había decidido que ahora era el momento de sacar ventaja de esto, con el resultado de que el infortunado Capitán McCall, se encontró sentado en la Legación Británica a la mañana siguiente, temprano, al lado de un letrado que decía ¡CUIDADO! EL ENEMIGO TIENE SUS OIDOS EN TODOS LADOS, y sintiéndose igual a un actor amateur a punto de interpretar Hamlet, mientras Miss Shaw (la secretaria privada del Ministro) trataba de obtener comunicación telefónica con Buenos Aires.

Estaban en la propia oficina de Millington-Drake. El ministro sentado en su escritorio, más bien desaprobando pero resignado. Miss Shaw permanecía al lado, con el oído en el teléfono. Ray Martin repantigado en un sofá observando a McCall. Estos dos exponentes del espionaje no habían dormido durante dos días y dos noches aparte de ocasionales siestas. Lucían un poco exhaustos, pero aparte de eso estaban llenos de combatividad.

\* El enemigo escuchaba clandestinamente las conversaciones telefónicas entre nuestras representaciones diplomáticas.



McCall vio el malicioso ojo de Martin fijo en él, se movió nerviosamente y dijo: "Después de ésto no serviré nunca más para ser un Agregado Naval corriente".

Fue interrumpido por Miss Shaw diciendo (en el teléfono con Buenos Aires): "Buenos días, su Excelencia, el Ministro desea hablarle". Extendió el receptor a Millington-Drake quien le agradeció, y entonces, viéndola dispuesta a quedarse, dijo "Déjenos, por favor".

En el teléfono dijo: "¿Es usted, Ovey? McCall necesita unas palabras con usted... ¿Qué es eso...? Estamos bien metidos, por cierto". Rió, y entonces dijo: "Es muy amable usted al decirlo así. Bien, le daré con McCall".

Alcanzó el receptor hacia el renuente Capitán. McCall... tomó el teléfono y dijo: "McCall, aquí, señor. Se ha producido una emergencia sobre el GRAF SPEE...".

El Embajador advirtió: "¡Cuidado, McCall! Seguridad".

McCall se sonrojó y dijo: "Lo sé, señor, pero esto es muy urgente!".

El teléfono tenía una extensión. Ray Martin la tomó y escuchó mientras McCall insistió:

"Recién he sabido por cable cifrado del Almirantazgo que dos de nuestros barcos capitales están..."

La voz del Embajador rugió por el teléfono: "¿Está loco, McCall? ¡Voy a colgar!"

Martin lanzó cruelmente una sonrisa sardónica al infortunado Agregado Naval, quien dijo desesperadamente "Señor, debo insistir! En este caso la urgencia supera la seguridad".

Consiguió un gesto aprobatorio de Martin y un estupefacto jadeo de Sir Esmond Ovey. Pero no colgó, y McCall pudo terminar su mensaje:

"...Estos dos barcos capitales estarán entrando en las próximas horas en Bahía Blanca para reabastecerse de combustible. Habrán usado hasta la última gota cuando lleguen. Han navegado a toda velocidad hasta las cercanías del Río de la Plata, por razones obvias. Solicitan que consigamos dos mil toneladas de petróleo en barcos tanques para cargarlo desde el mediodía de hoy".

Hizo una pausa.... No hubo una respuesta inmediata pero pudo oír un murmullo de voces al otro lado de la línea. Miró a Martin, y luego dijo en el teléfono: "¿Comprendió mi mensaje, señor? ¿Se lo debo repetir?"

La voz de Sir Esmond le respondió al instante: "No, todo está bien, McCall. Recibimos su mensaje, no hay necesidad de repetirlo".

Estaba por colgar, agradecido, cuando la voz del embajador agregó secamente: "McCall!".

McCall dijo: "Sí señor".

"La próxima vez que haga una cosa así podría avisarme con algo de tiempo". Y Sir Esmond Ovey colgó.

"Creo que lo entendió", dijo McCall a los otros enjugándose la frente. Millington-Drake miró al techo, silenciosamente, desasociándose de todo este deplorable incidente.

Es con pesar que debo aclarar que este incidente (que hizo una muy buena y poco corriente escena en la película), fue de ficción, por lo menos en lo que atañe a la Legación. Lo gracioso de la cosa fue que la voz que en la película sale por teléfono, sonaba igual que la voz de Sir Esmond Ovey! Algo por el estilo fue hecho por nuestros oficiales de inteligencia entre Montevideo y Buenos Aires.



Algo más que, con el mismo propósito, sí ocurrió en efecto en las esferas diplomáticas oficiales, fue hecho por el Agregado Naval Asistente en Buenos Aires, quien había permanecido en el cargo mientras el Capitán McCall estaba en Montevideo. Era el Comandante Lloyd Hirst que había sido Oficial de Inteligencia a bordo del GLASGOW, en Coronel y en las Falklands.

El fue instruido para hacer la baladronada con el Ministerio de Marina de la Argentina, que el RENOWN y el ARK ROYAL estaban en las cercanías y podrían querer entrar a Mar del Plata, que como puede recordarse era un puerto artificial, en mar abierto, a unas 150 millas al sur de la desembocadura del Río de la Plata. En cuanto a esto el Comandante Hirst me escribió lo que sigue:

“Pedí una audiencia con el Almirante Scasso (bien conocido por sus tendencias facistas) y pregunté confidencialmente si, en caso que el RENOWN y el ARK ROYAL arribaran a Mar del Plata dentro de un día más o menos: a) el dragado de entrada era bastante profundo para que pudieran entrar? b) los remolcadores que había allí eran bastante grandes como para manejarlos? c) dónde serían fondeados? d) podrían abastecerse de combustible?

El dijo que afortunadamente un oficial superior de Mar del Plata se encontraba en el edificio y fue traído para contestar mis preguntas... Como yo esperaba, el popular diario vespertino *Crítica* esa noche informó que habían sabido de fuentes bien informadas que dentro de cuarenta y ocho horas el RENOWN y el ARK ROYAL, debían llegar a Mar del Plata.

Mar del Plata, que ya en esos días se había transformado en la Miami de la Argentina, era un puerto artificial en mar abierto, a unas 150 millas al sur de la desembocadura del estuario.

(Esto se refiere a un pasaje en el Epílogo III, veinte años después donde nuestro Agregado Naval hace notar que era una alternativa con Montevideo, como puerto refugio).

Volviendo a la situación de esa mañana en Montevideo, otro acontecimiento extraordinario fue el comienzo de la transmisión a los Estados Unidos y local, en inglés, por el hombre de radio y cine americano, Mike Fowler.

Recordarán que lo habíamos visto la última vez cuando llegó a Montevideo, procedente del interior, alrededor del mediodía del miércoles, cuando escuchó las primeras noticias de la batalla en la mañana y del acercamiento al Río de la Plata de buques de guerra en acción. Como se dio cuenta que, como único reportero de radio americano en el lugar, tendría la oportunidad de su vida cablegrafió a Nueva York, pidiendo autorización para irradiar cada hora, para una cadena de estaciones de radio en los Estados Unidos. La autorización había llegado y él había encontrado un excelente puesto de observación, a mitad del camino del Cerro de Montevideo, es decir, la colina en cuya cima estaba la vieja fortaleza y el faro, inmediatamente al oeste del puerto.



Había establecido su cuartel general en un “*boliche*”, o bar, asistido por su “ayudante” Herrera Mac Tavish. Allí, con su poderoso par de lentes de campaña, tenía una excelente visión, sin obstáculos, del GRAF SPEE anclado en el puerto y de todo lo que podría suceder en sus inmediaciones.

Empezó a transmitir cada hora y podía ser escuchado muy bien a bordo de los cruceros británicos. (Daré ejemplos de la transmisión de Mike cuando registre los hechos de mañana). Una ironía de esa situación era que esas transmisiones hacían en gran parte superfluos los elaborados arreglos hechos para comunicación rápida entre los cruceros y nuestro Servicio de Información y Agregado Naval en tierra, por las necesariamente desviadas rutas de las estaciones de radio de las Falklands, mil millas al sur.

Mientras tanto, al mediodía del sábado, Langsdorff y el Ministro alemán estaban naturalmente ansiosos esperando la respuesta de Berlín a sus informes enviados la noche anterior y a consecuencia del decreto del gobierno uruguayo limitando la estadía a 72 horas, que terminaban el próximo día, domingo, a las 8 p.m.

Esos informes fueron considerados por el Almirante Raeder en una conferencia con sus consejeros de más confianza. Lo que sucedió en dicha conferencia (y las resultantes instrucciones para Langsdorff) pueden estar mejor dichas en un pasaje de un libro titulado “La Swastika en el Mar: La Lucha y Destrucción de la Armada alemana. 1939-1945”, por un bien conocido crítico alemán, Herr Cajus D. Bekker:

“Los oficiales superiores del Alto Comando Naval alemán oyeron con caras graves las conclusiones que Langsdorff había sacado de la situación. Era el 16 de diciembre. (Grossadmiral) Raeder había citado a una reunión del “Pequeño círculo” de sus colaboradores más íntimos.

“Caballeros, Langsdorff nos ha hecho una señal”, comenzó Raeder. “El ve la situación estratégica en las cercanías de Montevideo, como sigue: Además de los cruceros y destroyers, el ARK ROYAL y el RENOWN. Bloqueo cerrado en la noche. Romper la salida a alta mar y forzar el bloqueo rumbo a la patria sin esperanzas. ¿Qué dicen a esto?”

El Cap. de Fragata Wagner, el verdadero cerebro de la rama de operaciones, contestó: “Esta situación del enemigo es nueva para mí. De acuerdo a nuestra información la cual admito no es cien por ciento segura, es imposible que el ARK ROYAL y el RENOWN, estén cerca del Río de la Plata”.

“Pero podemos estar muy despistados”, interpuso el Jefe del Cuerpo, Almirante Schaewind, “Estamos basando nuestro juicio sobre los informes e informaciones que nos llegan. No podemos asegurar si esta información es siempre cierta. Pero Langsdorff está en el lugar. Si él informa la presencia de unidades pesadas enemigas debe haberse asegurado de los hechos...”

“Muy bien, entonces, la internación en Montevideo no puede ser considerada” Raeder concluyó, resumiendo la opinión general. “Debemos informar a Langsdorff a esos efectos. Pero aparte de eso debemos dejarle las manos libres”.



Este era el viejo principio que Raeder había sostenido siempre después de la Batalla de Jutlandia en la Primera Guerra Mundial, y que él creía el único justo, un Capitán debe ser el amo en su propio puente. El Capitán conocía mejor la situación, y debía tomar él la decisión, no el Cuerpo de Oficiales alrededor de la mesa de conferencias, lejos en la patria.

Las actas auténticas de la reunión y las instrucciones enviadas son halladas en "Hitler y sus Almirantes", por Anthony Martienssen, como sigue:

Del informe del Comandante en Jefe Naval, al Fuehrer, en Diciembre 16 de 1939, a las 13 horas. También presentes: el Brigadier General Jodl, Comandante von Puttkamer.

El texto de las instrucciones fue el que sigue: (Enviado como radiograma 1347/16 al GRAF SPEE a las 17 horas 7 minutos):

1. Intentar por todos los medios prolongar el tiempo en aguas neutrales para garantizar lo más posible la libertad de acción.

2. Con referencia al Nº 2: Aprobado.

3. Con referencia al Nº 3: No internarse en el Uruguay. Intentar la destrucción efectiva si el barco es echado a pique (firmado) RAEDER. (La hora de Berlín, estando una hora adelantada sobre el Meridiano de Greenwich (GMT), estaba por lo tanto cuatro horas adelantada sobre la hora de Montevideo, así que este radiograma despachado a las 17.07 habría llegado a Montevideo, poco después de la 1 p.m., hora local).

Con respecto a la decisión del Almirante Raeder de dejar a Langsdorff las manos libres, Herr Bekker, en el libro del cual es tomado el primer pasaje de arriba, muy justa y exactamente comenta como sigue:

"¿No hubiera sido posible, sin preocuparle con órdenes, haber facilitado la decisión del Capitán dándole algún consejo? ¿No se le podría haber dicho que existían dudas en cuanto a la corrección de su apreciación de la situación del enemigo, sobre todo, que de acuerdo a la información a disposición del Cuerpo Naval los barcos pesados británicos difícilmente podrían estar cerca de Montevideo?

Por otra parte el Capitán Langsdorff gozaba de la completa confianza del Alto Comando. Fue dado por sentado que sus decisiones serían hechas de acuerdo a su mejor conocimiento de la situación existente, y el Grossadmiral lo apoyó completamente. Aún Hitler, a quién Raeder informó rápidamente de la situación, no puso objeciones. (En particular, él nunca había estado en comunicación telefónica con Langsdorff. Él ordenó su suicidio, como después fue sugerido por los americanos). De este modo la respuesta señalada de Raeder dejó al Capitán del GRAF SPEE en completa libertad de acción, con la única prohibición de no permitir ser internado en el Uruguay".

Lo que entonces estaba ocurriendo a bordo del GRAF SPEE, lo que podía ser observado desde los muelles, está descrito en una carta escrita poco después por el



Capitán Daniel, anteriormente Oficial Naval y en ese tiempo agente de la Houlder Line en Montevideo. Tenía la tarea de organizar una permanente vigilancia del GRAF SPEE, por voluntarios de la comunidad británica. En una carta del 23 de Enero, describiendo los acontecimientos en Montevideo, escribió:

“Era la intención de los alemanes hacerse al mar a alguna hora entre el atardecer del sábado y el amanecer del domingo. Todo el día sábado estuvo embarcando salvavidas y otros aparejos del barco mercante alemán TACOMA, y también barcasas cargadas de provisiones. Las autoridades uruguayas estaban tan convencidas que estaba por hacerse al mar, que detuvieron todos los barcos británicos que dejaban el puerto esa noche.

Desde las 3 hasta las 7 p.m. del sábado la tripulación fue revistada repetidamente en la popa del GRAF SPEE, y arengada por un oficial tras otro. El último oficial que se dirigió a la tripulación fue el Capitán mismo, los despidió a las 7.30 p.m., fue a tierra y cablegrafió a Hitler a las 8 p.m., pero los trabajos de reparación siguieron febrilmente”.

Pero una información mucho más completa de lo que el Capitán Langsdorff y sus oficiales superiores, junto con el Agregado Naval estaban considerando y tratando de decidir, se halla en “GRAF SPEE 1939; La Historia Alemana”.

“En las últimas horas de la tarde una conferencia con el Comandante, el Oficial Ejecutivo y Oficial de Navegación del SPEE tuvo lugar en presencia del Agregado Naval, para considerar las alternativas. El Capitán Langsdorff declaró que las 72 horas concedidas no eran suficientes para remendar los agujeros en el casco del barco y restaurar sus condiciones de navegabilidad. En otros aspectos, también, Langsdorff consideraba que el estado del SPEE como ya fue descrito, excluía toda idea de abrirse paso hacia Alemania, aunque pudiese tener éxito en atravesar las fuerzas británicas cerca del Plata. Existía la posibilidad de hacerse al mar y, con la munición que les quedaba, destruir uno o más del enemigo, pero el poco calado de las aguas del Plata era un obstáculo. Si el SPEE llegaba a recibir un impacto que pudiera aumentar su calado, encallaría y estaría más o menos indefenso y sería reducido a pedazos, y entonces no podría evitar que importante equipo secreto cayera en manos del enemigo. (Como lego, puedo aducir otra consideración específica más, que, aunque no mencionada, estaba presumiblemente en la cabeza de Langsdorff y sus oficiales, y es que para navegar en esas aguas poco profundas, el GRAF SPEE calaba 28 pies, mientras que los tres cruceros británicos calaban aproximadamente sólo de 16 a 17 pies. La importancia de esto no necesita ser enfatizada). Una prolongación de la estadía autorizada estaba fuera de cuestión. Si el SPEE permanecía en el puerto, la posibilidad era que los barcos británicos fuesen convocados y una batalla naval se desarrollaría dentro del puerto.

La ruptura de relaciones entre el Uruguay y Alemania sería el resultado inevitable de tal incidente. La huida hacia Buenos Aires, que había sido aprobada por el Alto Comando Naval alemán fue también abandonada por la razón de que las tomas del agua para el enfriamiento estaban en el fondo del barco y en consecuencia existía también el peligro, en las poco profundas y cenagosas aguas del Río de la Plata, que los motores se recalentarán y que el barco, posiblemente en acción con el enemigo, se viera en



dificultades, con las deshonrosas consecuencias ya mencionadas, y era muy discutible si la Argentina permitiría un más largo período para las reparaciones, que el Uruguay. El largo paso del canal del Plata (Canal del Indio), sería desventajoso para un subsiguiente intento de salir al mar. Desde que la orden del Alto Comando Naval excluía la internación, la única alternativa era echar a pique el barco fuera de las aguas territoriales. El Capitán Langsdorff dió instrucciones para prepararse para esta eventualidad, aunque el echar a pique no sería ordenado hasta que él volviera a conferenciar con el Ministro alemán.

El Ministro, mientras tanto, había tenido una entrevista con el Ministro de Relaciones Exteriores, entre 18 y 20 horas (16 de diciembre). Esta entrevista fue por momentos muy acalorada. El Ministro demandó tiempo suficiente para permitir amistosas negociaciones sobre la cuestión del GRAF SPEE y finalmente requirió una audiencia con el Presidente. El Ministro de Relaciones Exteriores insistió que ninguna audiencia podría ser concedida a menos que el Ministro reconociera las 72 horas de límite de tiempo. El resultado de la entrevista fue negativo. El Gobierno uruguayo mantuvo su decisión de que el SPEE debía hacerse al mar sobre la hora 20 del 17 de diciembre o ser internado.

Cuando comuniqué el precedente relato al Capitán Wattenberg y al Agregado Naval, Capitán Dietrich Niebuhr para confirmación o para sus observaciones, el Capitán Wattenberg me informó que ni él —Oficial de Navegación— ni el Comandante Höpfner —Segundo Oficial de Navegación que conocía tan bien las aguas del Río de la Plata— habían estado presentes en la mencionada reunión; el Capitán Niebuhr confirmó ésto pero agregó que ellos y también el Comandante de Máquinas Klepp habían sido previamente consultados sobre la practicabilidad de una huída hacia Buenos Aires, y que especialmente Höpfner y Klepp habían recalcado los serios riesgos que ello traería aparejado, aún aparte de una acción enemiga. Que había habido tal consulta previa poco antes con el Comandante Klepp y el Comandante Höpfner, parecería ser confirmado por los claros recuerdos del Capitán Wattenberg, a quien cuando volvió a bordo con mucha demora, de su malogrado reconocimiento aéreo del estuario, entre las 3 y las 4 y fue a la cabina del Capitán Langsdorff y del Comandante Ascher, debió habérsele requerido su propia opinión sobre el punto.

En la reunión que siguió algo más tarde, sólo estuvieron presentes el Capitán Langsdorff, el Comandante Ascher, el Capitán Niebuhr y el Teniente Diggins, como el último también lo recuerda. Sin embargo ambos, el Capitán Niebuhr y el Teniente Diggins, objetaron la declaración, en la "Historia alemana", de que una decisión final fue tomada en esa reunión, aunque no obstante supeditada al resultado de la entrevista del Ministro alemán con el Dr. Guani que estaba fijada para empezar a las 6 p. m. El Capitán Niebuhr y el Teniente Diggins consideran que entonces sólo hubo una tentativa de decisión y que la real decisión final fue tomada sólo en la Legación alemana, a la cual marcharon inmediatamente después que el Capitán Langsdorff se hubo dirigido a la tripulación.

Como la Legación sólo estaba a un corto viaje en auto desde el puerto, llegaron alrededor de las ocho menos cuarto, y encontraron a Herr Langmann, que aca-



baba de llegar de su tormentosa aunque infructuosa reunión con el Dr. Guani, ya descripta. Ahora que no había esperanza de una prolongación, el Capitán Langsdorff se decidió rápidamente y despachó un telegrama a Berlín informando esto y señalando que el GRAF SPEE debía ser ahora echado a pique. Sin embargo la contestación no podía ser esperada antes de una hora y durante esta pausa en el desarrollo de la situación del lado alemán, es apropiado volver al lado británico y tomar nota de dos incidentes: uno en tierra, en la esfera diplomática, y el otro fuera, en el estuario, en el crucero AJAX, el buque insignia del Comodoro Harwood.

El incidente diplomático fue que pedí urgentemente una entrevista con el Dr. Guani y alrededor de las 5 p.m. le presenté una nota de protesta porque se había permitido subir a bordo del GRAF SPEE a obreros especializados y materiales procedentes de Buenos Aires. Aquí está el telegrama al Foreign Office informando este hecho.

Telegrama N° 164 A (cifrado).

Montevideo, Diciembre 16.

Alrededor de las 5.30 p.m.

El texto de la nota que entregué al M.R.E. alrededor de las 5 p.m. está contenido en mi telegrama inmediatamente precedente (en clave). (La esencia de esa nota está dada en el siguiente párrafo).

Insistí verbalmente que teníamos información que once obreros especializados, un motor y materiales procedentes de Siemens en Buenos Aires, había estado por un día y medio en el GRAF SPEE y su acceso al buque no había sido impedido por las autoridades uruguayas. A menos que esta información pudiera ser desmentida, constituiría una contravención de la neutralidad uruguaya, que sólo podría ser reparada por la internación del GRAF SPEE.

(La nota en cuestión concluía con una solicitud para que el GRAF SPEE fuera detenido, pendiente de investigación).

El M.R.E. dijo que habría una exhaustiva investigación de inmediato y entregó en seguida la nota a su secretario, para que las medidas necesarias fueran tomadas. Parecía muy emocionado. Agregó con algo de amargura que el sentimiento de todas las naciones del continente americano acerca de todo el incidente y en especial de la acción naval en el estuario, les llevaba a unirse en una acción conjunta para evitar su repetición.

Con respecto a ésto en seguida dije que era muy importante anotar que el GRAF SPEE había disparado primero, una vez en el mismo principio de la acción total y otra vez cerca del Banco Inglés. Aparentemente estaba tratando de capturar al FORMOSE, un barco de pasajeros francés, como era evidente por la exposición del Capitán de este último, que estaba a disposición del Ministro. (El texto le fue enviado hoy por correo aéreo).



El último hecho fue la salida alrededor de las 5 p. m. (En realidad zarpó a las 6.15 p. m.) del DUNSTER GRANGE, un mercante británico. Le entregué al Ministro una nota a este efecto con el formal pedido de que, en consecuencia, el GRAF SPEE fuese detenido 24 horas más, lo mismo que había hecho con respecto a la salida al mismo tiempo, el día antes, del buque británico ASHWORTH.

A esto el M. R. E. replicó que todas las salidas de mercantes del puerto serían suspendidas después de las 8 p. m. de esa noche.

Omití describir en este telegrama, aunque ciertamente lo hice más tarde en un despacho, la reacción del Dr. Guani cuando le entregué la notificación de la salida del DUNSTER GRANGE. Primero casi rió, luego, repentinamente, se tornó serio y me dijo, como a un colegial travieso "Ahora no hagan zarpar otro y den al GRAF SPEE una excusa para permanecer, porque nos queremos deshacer de este no grato visitante lo más pronto posible".

Como yo estaba enterado que el Dr. Guani tenía que ver al Ministro alemán a las 6, para la decisiva entrevista ya mencionada, le pedí para verlo otra vez, más tarde, a las 9 p. m., a lo que el Dr. Guani consintió, ya que el climax de la crisis se acercaba. Como hemos visto, la entrevista del Dr. Guani con Herr Langmann empezó a las 6 p. m. y fue por momentos "muy acalorada", duró mucho más de una hora y el Dr. Guani se negó resueltamente a conceder una prolongación de tiempo. El Dr. Guani me contó respecto a la entrevista y a mi regreso a la Legación envié otro telegrama al Foreign Office, en los siguientes términos:

#### URGENTE

Telegrama N° 165

Diciembre 16.

Alrededor de 9.30 p. m.

El Dr. Guani estaba más calmo y amistoso...

Me informó que en el curso de su entrevista con el Ministro alemán este último prácticamente le había hecho personalmente responsable por cualquier consecuencia de la negativa de extender el plazo para las reparaciones. En vista del casi inerme estado del Uruguay, el asunto era grave.

El había hecho, por lo tanto, una apelación a las naciones más grandes del continente americano, y había encontrado total simpatía, y ofertas de ayuda. Además me pidió que persuadiera al Gobierno de su Majestad para que no lo presionara demasiado, pues parecía que estaba a punto de alinear a todas las naciones del continente americano contra Alemania...

Por último me informan de buena fuente que el Capitán Langsdorff piensa aprovechar la bruma de la madrugada y zarpar mañana domingo, en algún momento entre las 3 y las 5 a. m.



En otro telegrama el Ministro británico daba más información sobre lo que el Dr. Guani le había dicho acerca de la dramática entrevista. El Ministro alemán le había amenazado con hacer explotar espectacularmente el GRAF SPEE frente a Montevideo. El Dr. Guani, quien ya había rechazado su pedido de audiencia con el Presidente de la República, le había respondido que el sólo presentaría dicha apelación al Gabinete uruguayo, si el Ministro, después de consultar con el Gobierno alemán obtenía de éste la promesa formal de que el fallo del Gobierno uruguayo, fuese cual fuese, sería aceptado sin discusión. A mediodía del domingo no había llegado ninguna contestación a esta propuesta y, aparetamente, nunca llegó.

El otro incidente a ser relatado, —mientras esperábamos la respuesta de Berlín— y que ocurrió en el AJAX, fue que al caer la tarde el Comodoro Harwood recibió la señal del Almirantazgo informándole de los honores conferidos por su Majestad a él, y a los capitanes de los barcos H. M. S. EXETER, H. M. S. AJAX y H. M. S. ACHILLES y de su promoción a Contra-Almirante, desde fecha diciembre 13, la fecha del combate y persecución del ADMIRAL GRAF SPEE. El despacho del Comodoro Harwood dice:

“Esto resultó un tónico muy estimulante para todos nosotros y tomé medidas para transmitirlo a los buques de Su Majestad bajo mi comando, haciendo hincapié en la parte que a todos correspondía en los honores conferidos a sus oficiales superiores. La Escuadra británica pasó la noche patrullando en una línea de Norte a Sur, cinco millas al Este de la baliza del Banco Inglés”.

Esta fue la reticencia característica de Harwood pues no contó lo que sucedió cuando por consideración con sus tripulaciones, las que habían estado continuamente en alerta durante tres días, había ordenado que los tres barcos en vez de permanecer durante toda la noche en “primer grado de prontitud” sólo permanecieran en “un tercer grado”, pero el espíritu de sus hombres era tal, que unánimemente solicitaron permanecer toda la noche “en primer grado de apercibimiento”. No podía haber ejemplo mejor de la valentía y sentido del deber de la marinería británica.

Antes de abandonar el tema, siento que debo agregar una divertida anécdota con respecto a esta ocasión.

Lady Harwood me informó que cuando esta señal fue entregada a su esposo, éste quedó incrédulo y pidió al Cabo de Señales una verificación. Lady Harwood agregó, que cuando la noticia fue rápidamente sabida a bordo, un raso, con verdadero ingenio de marinero, comentó que aunque tanto al Comodoro como al Capitán les había sido conferida la Orden del Baño, entre los dos no tenían ni un solo baño, ya que sus cabinas y cuartos de baño habían sido seriamente dañados por las granadas del GRAF SPEE que habían derribado las dos torres de popa en la acción de esa mañana.



Mientras relataba estos dos incidentes del lado británico, el tiempo se estaba agotando del lado alemán ya que la respuesta de Berlín fue recibida a las 8.40 aproximadamente.

No puede ser mejor relatada que en la Nota de Postscriptum de la minuta del Almirante Raeder, de las instrucciones previamente despachadas a Langsdorff y citadas anteriormente. Dice lo siguiente:

“Nota: el enviado en Montevideo informa en la noche que nuevos intentos para conseguir la prolongación del límite de tiempo no obtuvieron resultado. Por lo tanto se le envió al Comandante del GRAF SPEE la confirmación por radiograma de que las instrucciones del Radiograma 1347 con referencia al N° 2 y N° 3 permanecían en vigencia. El texto del radiograma es el siguiente: Diciembre 16. Radiograma 2239/16 al Comandante, GRAF SPEE. Como el enviado informó imposibilidad de extensión del límite de tiempo, instrucciones de acuerdo al Radiograma 1347/16 Nos. 2 y 3 permanecen en vigencia. Enviado a las 00.40 el 17 de Diciembre.

De modo que fue recién entonces que la decisión de echar a pique el barco se hizo finalmente efectiva y el Capitán Langsdorff entonces comenzó a escribir la larga carta de protesta en contra del Decreto del Gobierno uruguayo que, aunque dirigida al Ministro alemán, tenía el objeto de que éste se la comunicase al Gobierno uruguayo. Hubieron muchas otras cosas que hizo en esta última conferencia con el Ministro alemán, por ejemplo: ordenar que los dos remolcadores argentinos, de propiedad alemana, viniesen a llevar a la vuelta a toda la tripulación, distribuir a los oficiales que debían quedar en Montevideo a la espera de ser nombrados a misiones alemanas en América del Sur, etc., y según el Comandante Diggins las únicas otras personas presentes en esta conferencia fueron el Secretario de la Legación alemana, Dr. F. Rademacher y durante cierto tiempo un empleado de la Compañía Naviera alemana, de Delfino Hnos. Ltda., de Buenos Aires, llamado Sanstede, quien había viajado porque era amigo íntimo de Langmann, probablemente porque ambos eran miembros activos del Partido. El Capitán Niebuhr telefoneó a su Embajada, para obtener la venida de dos de los remolcadores de Delfino. De modo que el Capitán Langsdorff no salió de la Legación para retornar a bordo hasta casi las 2 a. m. En el interín no envió ningún mensaje al barco.

Y así fue que anunció su decisión en primer término a tres o cuatro oficiales que se habían quedado levantados esperándole en la Cámara Principal, incluyendo al Comandante Ascher, al Comandante Wattenberg y al Comandante Klepp. El Capitán Wattenberg recuerda vívidamente el lacónico anuncio del Capitán Langsdorff “Das schiff wird gesprengt” (el barco será volado). Luego dio la orden de que cesase todo trabajo de reparación, ya que los hombres de la guardia todavía seguían ocupados en ello. A todos los demás, la noticia recién les fue dada cuando se les llamó al servicio, más temprano que de costumbre. Tenemos el informe del Comandante



Rasenack, quien fue llamado a las 4.50 a. m. con la orden de destruir su mesa de control, la cual había sido su estación de acción durante la batalla y objeto de su cuidado más esmerado desde el momento en que había sido nombrado para el GRAF SPEE en su primera comisión, a principios de Enero de 1935.

Lo que sucedió a bordo en esas primeras horas de la mañana, está clara y emotivamente relatado por el Comandante Diggins, en una nota que escribió en Octubre de 1946, cuando aún todo estaba muy vívido en su mente. Hela aquí: (traducción).

"La sesión en la Legación alemana había continuado hasta tarde en la noche cuando finalmente todos los detalles habían sido arreglados, de modo que no fue hasta las primeras horas de la mañana que el Capitán Langsdorff y yo regresamos a bordo. Después que hubo dado a los Jefes de las Secciones las instrucciones necesarias para preparar el hundimiento del barco, comenzó una actividad febril a bordo. Estaba amaneciendo sobre la ciudad dormida, se podía oír desde debajo del puente blindado las sordas explosiones que estaban destruyendo el precioso computador para control del fuego. Las piezas para cerrar las culatas de los cañones fueron tiradas por la borda, todo fue destruido..."

#### *D) El cuarto y último día:*

##### *domingo 17 de diciembre. En la mañana y en la tarde.*

El regreso al barco del Capitán Langsdorff a altas horas de la noche, fue motivo de seria preocupación para el Comandante Rasenack, quien poco después de las 3 de la mañana (hora de a bordo), y cuando aún el Capitán no había regresado, retiróse exhausto luego de un día abrumador, de intenso trabajo.

He aquí lo que dice en su Diario que comienza con lo que sucediera cuando le despertaron, luego de dormir dos horas escasas:

Domingo 17 de diciembre.

"Despiértanme a las 4 y 50 y recibo la orden de destruir el control de artillería. No puedo creerlo. Voy a ver al Capitán para que me lo confirme. Lo encuentro cansado luego de una noche en vela, pero confirma la orden con toda tranquilidad. De modo que la suerte está echada. El Alto Comando Alemán ha impartido su orden aún contemplando la situación con optimismo, es decir, que nos enfrentaríamos sólo al AJAX y al ACHILLES; enviarían a las unidades más grandes simplemente para mantenerse en contacto con nosotros.

En vista de esta situación, el Gobierno Alemán aceptó la sugerencia de nuestro Capitán, quien habiendo fracasado todos los esfuerzos realizados, destinados a fracasar dadas las circunstancias desfavorables para nosotros, y sin posibilidades de que la suerte cambiara a nuestro favor, imparte la orden más terrible para nosotros, la de destruir al GRAF SPEE.



Desde mi graduación de oficial y mi nombramiento en el GRAF SPEE, mi puesto ha estado junto al Tablero de Control de Artillería y al cuidado de todo su equipo. Junto con mi personal lo hemos mantenido en orden hasta la última tuerca. Ahora, para impedir que los conocimientos técnicos alemanes caigan en manos del enemigo, tengo que destruir, metódicamente, estos aparatos del control de tiro, los que fueran nuestra gloria durante la batalla librada en la desembocadura del Río de la Plata.

Hicimos volar las instalaciones automáticas del control de tiro con granadas de mano; destruimos los cuadrantes de los delicados controles y sus partes electrónicas a martillazos —éstos fueron siempre mis favoritos por ser los que me dieran más dolores de cabeza— y así pieza por pieza.

Transportamos las piezas y las recámaras de los cañones hasta las torres grandes. Allí haremos volar todo a la vez. Terminamos nuestra labor cerca del mediodía... Es terrible lo que vemos a nuestro alrededor... Este es el día más penoso de mi vida.

Luego el Comandante Ascher, oficial de artillería, me dio la orden de que con la ayuda de mis mecánicos prepare la explosión en tal forma que pueda ser disparada desde el punto de un control. Nuestro Capitán desea hacerlo él mismo y hundirse con el barco. Esto me consterna y conmueve. Recuerdo cierta ocasión en que hallándonos reunidos en la sala de guardia habíamos debatido sobre si el Capitán de un barco debía permanecer a su bordo si éste estaba hundiéndose. Nuestro Capitán opinó afirmativamente. Dijo que un Capitán nunca debe abandonar a su barco. Pero nuestro oficial de Artillería no estaba de acuerdo con este punto de vista y dijo que un Capitán con vida puede servir mejor a su patria en tiempos de guerra y poner en práctica su experiencia, lo que no podría hacer en el caso de estar muerto. Ahora recuerdo esta conversación”.

Pero si bien hubo tensión en todo Montevideo también la hubo en Londres, y es casi otro diario lo que escribió Winston Churchill en el primer volumen de “La Segunda Guerra Mundial”:

“Nuestra ansiedad no terminó ese día. Mr. Chamberlain encontrábase en ese entonces en Francia, visitando al ejército. El día 17 le escribí:

Si el GRAF SPEE se marcha esta noche como es probable que lo haga, esperamos reanudar la acción del día 13, esta vez con el CUMBERLAND, crucero con ocho cañones de 8 pulgadas, en lugar de los seis del EXETER. El SPEE sabe ahora que el RENOWN y el ARK ROYAL están cargando petróleo en Río, de modo que ésta es su mejor oportunidad...

Es una suerte que el CUMBERLAND se hallara a mano, en las Malvinas, ya que el EXETER encontrábase muy averiado. Recibió más de cien impactos, tenía una torre destruida, tres cañones inoperantes, sesenta oficiales y hombres muertos y veinte heridos. El EXETER libró una de las más admirables y resueltas acciones contra fuerzas superiores, registradas hasta ahora. Se han tomado toda clase de precauciones para que el GRAF SPEE no escape inadvertidamente, y he dicho a Harwood (ahora Almirante y K. C. B. Knight Commander of the Bath: Caballero Comandante de la Orden del Baño), que está en libertad para atacarlo donde quiera que sea, fuera del límite de las tres millas. Desearíamos, sin embargo, poder internarlo... Una batalla de esta índole implica muchos riesgos, y debería evitarse innecesarios derramamientos de sangre”.



Entre tanto, cerca de las 9 de la mañana, envié desde Montevideo un telegrama urgente al Ministerio de Estado, insinuando que si el GRAF SPEE zarpaba, era “de suma importancia que nuestros cruceros no fueran los primeros en abrir el fuego dentro del estuario, considerado, tanto por el Uruguay como por la Argentina, como aguas territoriales comunes”, derecho éste que contaba con el apoyo de los gobiernos de todos los países del continente americano.

Las maniobras que se observaron a bordo del GRAF SPEE esa mañana fueron descriptas por el Capitán Daniel en una parte de su ya citada carta, donde dice:

“Emplearon el día siguiente, domingo, en deshacer lo que hicieron el sábado. Ocuparon toda la mañana en enviar de vuelta los equipos menores que recibieran del TACOMA y llevar todas las provisiones a ese barco. Desde el mediodía ocupáronse también en transbordar a los oficiales y a la tripulación, y a las 6 de la tarde, 900 oficiales y hombres encontrábanse en el TACOMA temporalmente; a bordo del GRAF SPEE sólo quedó la tripulación necesaria. Todo realizóse con los mismos botes del barco, y ni una palabra de estas operaciones llegó a tierra.

También, durante la mañana, transportáronse a tierra treinta y dos hombres del GRAF SPEE, seriamente heridos, los que fueron conducidos al Hospital Militar, donde el General Campos había ofrecido hospitalizarlos, insistiendo en su ofrecimiento cuando recibiera la visita del Capitán Langsdorff. A estos hombres, como es natural, se les internó automáticamente (y no fueron repatriados hasta el mes de febrero de 1946). El cirujano mayor del GRAF SPEE, Dr. Kertzendorff permaneció un año en Montevideo a su cuidado y elogió a los médicos uruguayos y a su personal, por la atención dispensada a los heridos”.

Pero nos hemos adelantado a los acontecimientos y ahora debemos mirar otro aspecto de la tensa situación que prevalecía en esa hermosa mañana de verano en Montevideo; es decir, los preparativos del Ministro de Defensa Nacional, General Campos, para cualquier eventualidad; tomáronse medidas de seguridad en la dársena y en otros radios. El informe que recibiera del Inspector General de la Marina, referente a estas medidas, está reproducido en el libro del General Campos: “Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial”.

El Ministro de Defensa Nacional recibió el informe que éste pidiera al Inspector General de la Marina. Considerando la difícil situación que podría crearse, contempláronse las siguientes posibilidades:

1. Si el barco zarpaba dentro de la hora estipulada;
2. Si no zarpaba y aceptaba internación;
3. Si rehusaba zarpar y no aceptaba internación.



Las medidas a tomarse de acuerdo a estos casos son:

Para el punto 1 (resumen de esta sección). El barco de guerra URUGUAY y la corbeta HURACAN tomarían sus posiciones a diez millas del puerto hacia el sudoeste, observando atentamente los movimientos del GRAF SPEE mientras éste se hallara en aguas territoriales uruguayas, y muy especialmente si tenía lugar una acción naval. En caso de necesidad, deben ayudar en el salvataje.

Para el punto 2. El barco quedaría anclado en la dársena, incapacitado para moverse. Dejaríanse a bordo cuarenta hombres, la tripulación necesaria para su preservación y vigilancia, de acuerdo a lo estipulado en la Convención de La Haya de 1907.

El resto de la tripulación quedaría retenido en la Isla de Flores, donde el Ministerio de Salud Pública encargarse de proporcionarles alojamiento y camas.

Los oficiales superiores quedarían en el país, bajo palabra, según se estipula en la mencionada Convención...

Para el punto 3. No contando con los medios para forzar el cumplimiento de la orden, un oficial naval pediría al Comandante del GRAF SPEE que la cumpliera, y en el caso de no hacerlo, tomaríase nota de ello.

Sin embargo, la partida del GRAF SPEE al atardecer del día 17, se efectuó realmente de un modo inesperado.

Entre tanto, en el GRAF SPEE, continuábase con la vital tarea de prepararlo para la explosión, o más bien, la complicada preparación para cinco explosiones simultáneas. El Comandante Rasenack, que tuvo intervención directa en ésto, escribe:

Domingo 17 de diciembre:

"Consulta con el Jefe de Ingenieros y con el Oficial de Artillería sobre el mejor y más seguro medio de hacer volar el barco. La extensión de los cables que van de popa a proa, y de éstas al casco del barco es tan grande que ofrece una desventaja; en el caso de cerrarse una de las compuertas, ésta cortaría los cables malogrando así la explosión. El barco caería en manos del enemigo.

Nuestro Oficial de Máquinas, quien en su fuero interno quiere impedir que el Capitán quede a bordo para prender los explosivos, expone esta hipótesis, a modo de pretexto para persuadirlo de que se debe a su tripulación. Consiguió que el Capitán Langsdorff abandonara su intención. Entre otros argumentos dijo que el Capitán debería, él mismo, conducir a su tripulación a Buenos Aires, tarea que no resultaría fácil si el barco explotaba frente al enemigo, y que éste, al no poder capturar al GRAF SPEE trataría de capturar a su tripulación... Así fue como nuestro Capitán dio órdenes para que la explosión se organizara por medio de circuitos separados.

El Jefe de Ingenieros, el Oficial de Artillería y yo, nos reunimos nuevamente para organizar este plan. No es fácil hallar una forma cien por ciento segura, dado que el GRAF SPEE está demasiado bien construido. El Oficial de Artillería propone conectar un cronómetro a una espoleta de tiempo y derivar los circuitos de acuerdo al número de torpedos disponibles, instalándolos en los lugares vitales del barco. Esto llévase a cabo. Las cabezas de los cinco torpedos restantes colócanse en los lanzadores de las torres



grandes y en el cuarto de máquinas. En las cabezas, llenas de explosivos, se coloca un detonador de una granada de mano conectado a una batería de acumuladores. El circuito queda interrumpido sólo por la separación entre ambas agujas del cronómetro. Lo primordial ahora es ajustar los cinco cronómetros en tal forma que no explote una carga antes que la otra y corte así el circuito siguiente.

Llenamos los izadores de las torres con granadas a las que habíamosle quitado los cartuchos, y colocamos bolsas de pólvora negra en las aberturas. Las torres ahora quedan convertidas en una enorme carga explosiva.

Llevo mi espada a mi cabina para que no caiga en manos de algún coleccionista de recuerdos. Debo dejar aquí muchas cosas, todas ellas recuerdos que la adornaran durante muchos años. También mis efectos personales, entre ellos mis uniformes y trajes civiles. Los miro por última vez. ¿Para qué llorar? La guerra es así”.

En tanto continuaba este trabajo deprimente en el GRAF SPEE, el supuesto comediante del drama encontrábase ocupado. Refiérome al locutor americano, Mike Fowler, quien desde muy temprano esa mañana comenzaba nuevamente a transmitir sus periódicos comentarios desde su excelente observatorio en una de las laderas del Cerro. Un buen exponente de ellas es la descripción que hace Michael Powell, en su libro “Graf Spee”.

Desde que el GRAF SPEE aún encontrábase allí, amarrado dentro del puerto, y la hora límite señalada para su partida expiraba a la puesta del sol, la alternativa era clara, o bien abandonaba las aguas territoriales a la hora 20 o sería internado: una simple situación dramática, cuyo significado captaríalo fácilmente el mundo entero, principalmente a través de los comentarios de Mike:

“Señoras y señores, son las 10 y 15 del domingo 17 de diciembre, día en que expirará la hora límite concedida al GRAF SPEE. Para ser más exactos a las 20, hora local, en que tendrá que abandonar aguas territoriales, de lo contrario el gobierno uruguayo lo internará. Hay rumores de que fuera de la desembocadura del Río de la Plata están esperándolo cinco o posiblemente siete barcos de guerra británicos... Pensamos que anoche, durante la oscuridad, el GRAF SPEE saldría a su encuentro, pero esta mañana lo encontramos aún aquí... ¿Sacará el Capitán Langsdorff al averiado buque fuera del refugio del Río de la Plata? ¿Se lanzarán a Buenos Aires remontando el canal en un viaje de cuatro horas? ¿Será un duelo a muerte? Nadie lo sabe. El Capitán Langsdorff regresó a bordo hace una hora...”

La incansable voz siguió y siguió, animada, recurrente, penetrante, tanto que parecía como si el mundo entero estuviera escuchando las palabras de Mike. El Capitán Harwood lo estaba, en efecto. Un elaborado sistema de retrasmisión de noticias por intermedio de las Islas Malvinas y del Almirantazgo, había planeado varios meses antes. Esta disposición había ya mencionado entre los acontecimientos del día anterior: y fue realizable gracias a la incansable actividad del representante de Marconi, Mr. John Garland y a la valiosa colaboración de todos sus cole-



gas uruguayos ocupados en radiodifusión. Al estallar la guerra, éste encontrábase trabajando para el Consulado, en el Departamento Asesor Marítimo. Pero por una ironía de la ciencia fue Mike quien transmitiendo para América, retransmitiendo para la B. B. C. y vuelto a lanzar al resto del mundo, todo esto en pocos segundos, mantuvo informado al Almirante británico sobre las actividades e intenciones de su enemigo, no solamente minuto a minuto sino casi segundo a segundo. En siete segundos la voz de Mike rebotó por todo el mundo, y al volver a través de la cadena transmisoras a los altoparlantes, fue escuchada por todos los hombres en los tres barcos británicos. La voz hipnotizaba. Era imposible dejar de escucharla.

Como se ha dicho, la transmisión de Mike pudo escucharse en los cruceros, y en su libro Michael Powell describe cómo en un momento determinado interrumpió una importante conversación mantenida en el AJAX entre el Capitán Woodhouse y el Almirante Harwood, grado que fuéle conferido a éste último día anterior. Aún cuando la conversación es novelesca, puédesela admitir como bastante ajustada a la realidad de la situación, y lo mismo puede decirse con respecto a los dos interlocutores.

Luego de una pausa Harwood contestó como si estuviera pensando en voz alta: "Tiene bastantes problemas... Primero que no sabe qué tipo de fuerzas tenemos aquí afuera; segundo, que puede dejarse internar en Montevideo, pero pudiera ser que el Uruguay entrara en la guerra más adelante... como aliado nuestro, entonces el GRAF SPEE caería en nuestras manos... Claro que también podría salir precipitadamente para Buenos Aires, pero el canal es estrecho..."

"Y poco profundo", aventuró Woodhouse.

Harwood asintió con la cabeza: "y barroso, si enloda su toma de agua quedará varado..."

"¿Cuándo cree que se moverá?" preguntó Woodhouse tranquilamente.

"...Puede elegir el momento. Pero ha perdido la oportunidad de la maniobra sorpresiva, puesto que ese locutor nos mantendrá informados sobre cada uno de sus movimientos".

Indicó con la cabeza el altoparlante del puente que ahora dejaba oír una samba.

La música paró de repente y la voz de Mike nuevamente dejóse oír en el aire. "¡Atención! Mike Fowler informando desde Montevideo. La opinión general, aquí, es la de que es bastante probable que el acorazado de bolsillo salga precipitadamente hacia otro puerto neutral... a Buenos Aires o Bahía Blanca... manteniéndose durante el trayecto en aguas territoriales. Hay una intensa actividad alrededor del GRAF SPEE. Ahora han tendido un toldo de lona sobre su planchada de estribor, posiblemente para esconder lo que sea que está cargando en los remolcadores que viajan continuamente del barco de guerra al TACOMA".

"Un señor acaba de decirme que el GRAF SPEE está transbordando docenas de hombres, ¿Cómo dice, señor? ¡Oh, gracias! Sí, comprendo. ¡Rectifico! El GRAF SPEE está transbordando cientos de hombres al TACOMA. Llévan con ellos sus equipos, y tan pronto llegan a bordo del TACOMA se les manda abajo, fuera del alcance de la vista.



Puedo asegurarles compañeros, que aún cuando seguimos todos sus movimientos, ninguno de nosotros puede decir lo que sucederá. Es increíble el grado de suspenso que reina aquí. La opinión predominante es la de que el GRAF SPEE zarpará con la tripulación estrictamente necesaria, yo la llamaría una tripulación suicida, para causar todo el daño posible a fuerzas superiores, y hundirse peleando en...!"

De pronto, un resonante estampido, seguido de gritos y alaridos, interrumpió la voz de Mike. Varios cientos de personas escucharon en suspenso. Oyéronse varios ruidos extraños, luego Mike volvió al micrófono un tanto falto de aliento... "Perdonen compañeros, estaba parado en una mesa en este café desde donde estoy transmitiendo, y ésta desplomóse debajo mío. No ha pasado nada, siento haberles asustado. ¡Imagino que habrán pensado de que el GRAF SPEE había zarpado!"

Michael Powell nos ofrece, asimismo, un exacto relato, sustancioso, del gran acontecimiento que tuviera lugar en las primeras horas de la tarde, es decir, a las 15 y 30, cuando el Doctor Guani convocó a los diplomáticos representantes de todos los países del Hemisferio Occidental, para explicarles su posición frente a la ley internacional, siendo su actitud unánimemente apoyada por los asistentes. Refirióse a lo apremiante de la situación, según indicara el Ministro Británico:

Pero hubieron muchas otras actividades fuera del campo visual de Mike, una en particular, de importancia en la historia del Hemisferio Occidental. Esta fue la reunión en el Ministerio de Relaciones Exteriores, el domingo por la tarde, en donde el Doctor Guani reunió a todos los representantes diplomáticos de los dos continentes americanos.

Serían las 15 y 30, la hora más calurosa del día; Millington-Drake hallábase en mangas de camisa sentado frente a su escritorio, cuando la señorita Shaw entró para decirle que habían telefonado del Consulado desde el cual acabábase de ver a todos los representantes de las misiones diplomáticas americanas y a los Embajadores de los Estados Unidos, de la Argentina y del Brasil, llegar en autos al Cabildo y entrar por la puerta privada. En realidad, Millington-Drake ya sabía lo de la reunión.

Es interesante recordar el estado de ánimo en que encontrábanse las Américas en ese entonces. De su experiencia adquirida en Ginebra, Guani conocía el valor de la acción colectiva y de cómo aprovechar debidamente una buena oportunidad. Ahora, cuando el Hemisferio Occidental hallábase aún tambaleando bajo el efecto de encontrarse en el área combatiente, era el momento para hacer cristalizar la opinión y concertar la acción. Nada le ocultó a la asamblea. Con lucidez y franqueza, planteóles la actitud tomada por el gobierno uruguayo, y sus razones. Al Doctor Guani hubierásele escuchado con respeto en cualquier momento, pero por el hecho de que, mientras estaba haciendo estas revelaciones ninguno de los presentes sabía realmente qué iría a suceder a las ocho de la noche, cada palabra suya revestíase de más importancia, manteniendo tensa la atención de su audiencia desde el principio hasta el fin.

Debe haber sido una reunión extraordinaria. Muchos de los presentes tuvieron bastante en que pensar cuando el Ministro de Relaciones Exteriores hizo mención de la presión que soportara por parte de ambos gobiernos, el de Su Majestad tanto como el del señor Hitler, y dijo que en ciertos momentos la situación habíase tornado casi intolerable.



ble. Luego, con una sonrisa, admitió que la presión británica había sido algo más tolerable, porque había sido ejercida por intermedio de la diplomática personalidad de su amigo Millington-Drake... Los inquietos asambleístas sonrieron ante esta admisión, ya que todos conocían al señor Langmann... Pero la pequeña broma cortés no aplacó la tensión y comprobóse que algo había que hacer.

El relato de esta reunión significativa es sustancialmente correcto. Cuando la reunión tocaba a su fin, llegó al Ministerio la nota urgente representativa del informe telegráfico enviado al Ministerio de Estado, y que ahora se citará.

En tanto la reunión continuaba, recibí otro informe del Capitán Daniel, a cargo de la vigilancia portuaria británica, a los efectos de que más de 700 hombres habían sido transbordados del GRAF SPEE al TACOMA, el barco mercante alemán, además de aparatos, etc., transbordados nuevamente por la mañana (confirmando así el relato del locutor americano). Actué de inmediato como consta en un telegrama urgente enviado al Ministerio de Estado, en el que informaba sobre el desarrollo de los acontecimientos, luego explicando extensamente lo siguiente:

He enviado de inmediato una nota al Doctor Guani solicitando la detención de este barco "dado que, al permitírsele organizar esas fuerzas y equipar ese barco, como unidad naval, en el puerto de Montevideo, haciéndose luego a la mar, constituiría el incumplimiento a las normas de neutralidad".

El hecho de que el GRAF SPEE está levando anclas, llevando a bordo la tripulación indispensable, indica que intentan echarlo a pique o bien dirigirse a Buenos Aires, para internarse allí.

En este último caso, considero que mi recomendación telegráfica de esta mañana, de que los cruceros no deberían ser los primeros en abrir fuego dentro del estuario, tendría ahora visos más severos, por la simple razón de que ya no era necesario, dado que para entonces, el destino del GRAF SPEE estaría decidido.

Esta nota fue, por el momento, mi última apuesta en el juego diplomático, antes de que éste tocara a su fin, cuando el GRAF SPEE comenzó a moverse poco después de las 18 y 15, pudiendo hacerlo ahora de acuerdo a las leyes internacionales. A raíz de esto, el cañonero URUGUAY y las corbetas uruguayas, hicieron volver a puerto al TACOMA, que había abandonado el puerto sin la debida autorización, luego de transbordar a la tripulación del GRAF SPEE a los remolcadores argentinos.

Por su parte, el Ministro alemán también haría su última apuesta al zarpar el GRAF SPEE; y era hacer llegar a manos del Doctor Guani una extensa nota de protesta del Capitán Langsdorff, la que en realidad estaba dirigida al propio ministro alemán, pero destinada, en realidad, al Ministro de Relaciones Exteriores. El Doctor Guani rehusó recibirla, aún cuando el sobre iba dirigido al Ministro. Entregóse a la prensa, y su publicación fue el gran acontecimiento del lunes por la mañana, el primer día en lo que he dado por llamar Resultados.



En un telegrama que enviara al día siguiente al Ministerio de Estado, resumiendo los acontecimientos de los tres últimos días, explicaba, *inter alia*, que, en mi opinión, "el Ministro de Relaciones Exteriores, con gran coraje moral, mantuvo su decisión, la que basara en el informe técnico de los oficiales navales uruguayos; dicha decisión, que contara con el apoyo del Consejo de Ministros, permitiría el tiempo mínimo necesario para la reparación y seguridad en la buena marcha del barco... Deduzco, por lo tanto, que el gobierno uruguayo mantuvo en este caso, el espíritu de la ley internacional, aún cuando puede que se haya desviado un tanto del punto de vista del gobierno de Su Majestad, en cuanto a la interpretación de la ley.

Al día siguiente recibí un telegrama de Lord Halifax en el que me transmitía el agradecimiento del gobierno de Su Majestad (al que habitualmente no se menciona en tales ocasiones), y las suyas propias, "por su enérgica actuación ante el gobierno uruguayo".

### *E) El cuarto y último día:*

*domingo 17 de diciembre. Al atardecer y en la noche.*

Durante toda la tarde la tripulación del GRAF SPEE habíase transportado gradualmente, en botes de carga, al TACOMA, el barco mercante alemán, lo más discretamente posible. El Comandante Rasenack describe el procedimiento:

#### ATARDECER DEL DOMINGO 17 DE DICIEMBRE

"La tripulación recoge su equipo más indispensable. Este es, en efecto, un final muy deplorable. Todo está listo. Ahora el plan de nuestro Capitán debe llevarse a cabo con toda prontitud. Aún no sabemos si las autoridades uruguayas o los ingleses tratarán de impedir la ejecución de nuestro plan. Estamos listos para cualquier eventualidad, todo ha sido bien previsto.

La tripulación encuéntrase agrupada en los pasillos desde el mediodía. Arrójanse los equipos a un remolcador y a la tripulación se la lleva en botes al TACOMA, un barco mercante alemán que se encuentra en el puerto. Nuestros hombres deberán refugiarse en la bodega. Nadie debe hacerse ver sobre cubierta. En una hora transbordamos a todos. Solamente el Capitán y unos cuarenta hombres, la tripulación indispensable para sacar el barco del puerto y hundirlo, han quedado a bordo del GRAF SPEE...

Eran las 18 y 30 de un día radiante de sol, claro y sin una nube, cuando el acorazado ADMIRAL GRAF SPEE levó anclas por última vez. Todo Montevideo observa el espectáculo. Los muelles hallanse atestados de gente. Todos quieren ver la batalla naval. Han llegado aviones de los Estados Unidos ansiosos por filmar la batalla desde el aire, para el "Weekly News". Este será sin duda un motivo importante para ese periódico. ¡No todos los días se consigue una cosa así!

Desde uno de los ojos de buey del TACOMA veo al GRAF SPEE virar y enfilarse hacia adelante. Majestuosamente, con su pabellón de guerra flameando en su mástil, aclamado por la multitud que espera tensa en los muelles los acontecimientos. Así abandona el barco el puerto de Montevideo, en su último viaje hacia la muerte. Desde el instante en que fue puesto en marcha, su destino ha sido el mío. Es un momento muy amargo".



A las 18 y 15, de esto harían veinticuatro horas desde nuestro despacho del buque mercante británico DUNSTER GRANGE, de las líneas Houlder, y del anuncio del Capitán Langsdorff de que zarparía inmediatamente después de esa hora. Dudley Pope nos ofrece una dramática descripción de la escena:

“Para entonces, el gran buque de guerra habíase convertido en el centro de la atención mundial; docenas de cronistas y locutores, de diversas nacionalidades, habíanse congregado en Montevideo durante los últimos tres días, y varias estaciones de radio transmitían sus comentarios directamente, los que, como es natural, escucháronse con cierto interés, a bordo de los cruceros británicos.

Para los montevidéanos, el domingo prometía ser un día dramático, en tanto la multitud agolpábase en los sitios más estratégicos.

Langsdorff ya había enviado recado al Prefecto del puerto, de que el GRAF SPEE zarparía a las 18 y 15 o poco después, noticia ésta que pronto llegó a oídos de la multitud. A Langsdorff se le comunicó que una lancha lo guiaría fuera de la bahía.

Minutos más tarde, a las 18, hora local, un gran pabellón nazi apareció en el palo de trinquete del GRAF SPEE, seguido de otro en el palo mayor, mientras una de sus anclas levábase lentamente. La segunda amarra levantóse del lecho del río con un sordo rumor de agua, y casi imperceptiblemente, el acorazado de bolsillo comenzó a moverse.

Para la multitud el GRAF SPEE parecía una visión majestuosa, ya que sin la ayuda de remolcadores, Langsdorff hízolo maniobrar hasta poner proa al mar. Luego aumentó la velocidad; y con el pabellón nazi flameando al viento, el GRAF SPEE salió por la escollera, en su último viaje. Quince minutos más tarde el TACOMA zarpaba siguiendo la misma ruta.

La multitud, que ahora llegaba a un tercio de millón, manteníase silenciosa parada en los muelles, embarcaderos, escolleras y a lo largo de la costa, mientras el acorazado de bolsillo salía por la escollera hacia el canal, rumbo al sudeste. Todavía se le veía como una poderosa máquina de combate, y muchos pensaron que entraría en acción y que el rumor de su hundimiento era sólo un ardid para despistar a los británicos.

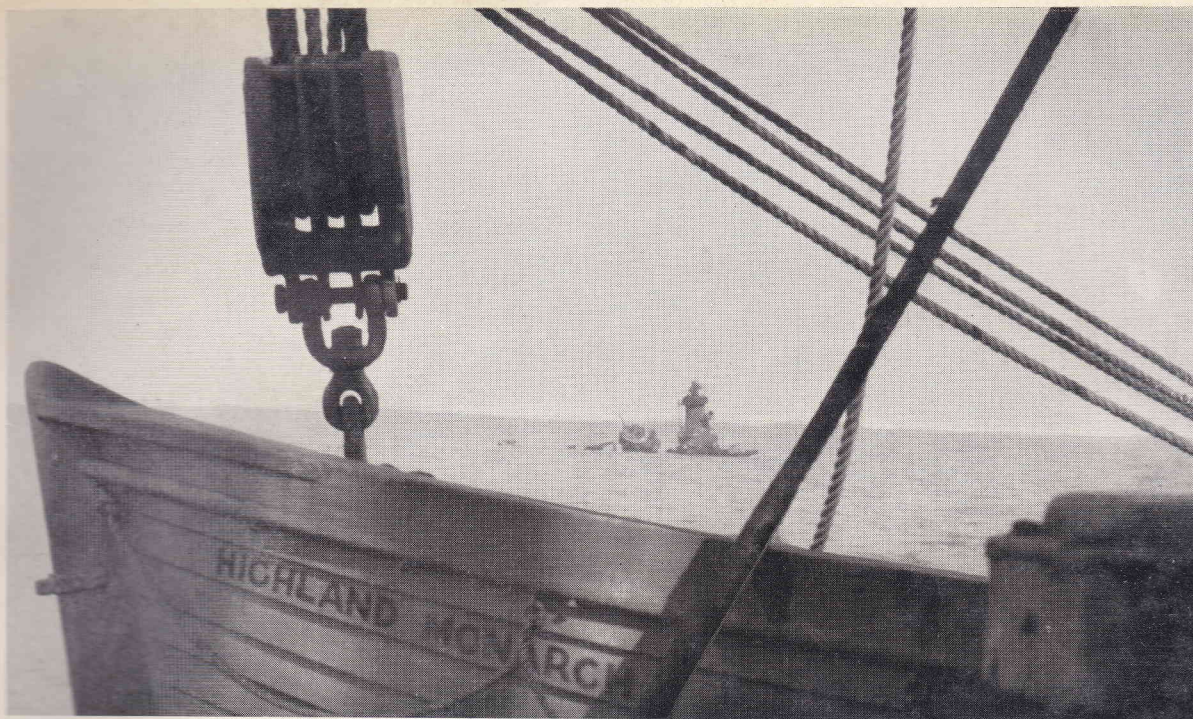
Alcanzaron a ver un avión —probablemente británico, lanzado por uno de los cruceros— acercándose al barco de guerra, y más lejos, en el mar, dos remolcadores y una chata. ¿Qué estaban haciendo allí? Los espectadores, los cronistas y los locutores reflexionaban libremente, pero erróneamente, como así fue.

De pronto vieron que el GRAF SPEE cambiaba su curso. Viró a estribor hasta quedar apuntando al Oeste, hacia el ocaso. ¡Se iba a Buenos Aires! ¡No se enfrentaría a los británicos, no se hundiría, después de todo!

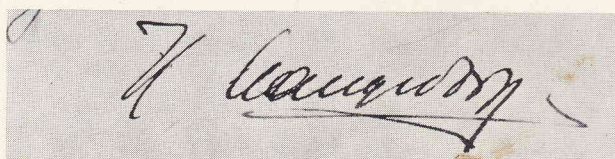
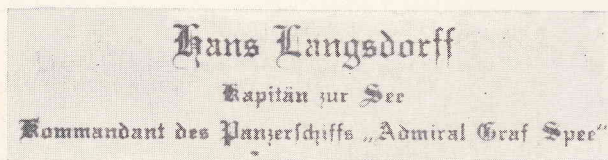
Ahora el GRAF SPEE navegaba hacia el pontón de la Recalada, marcación del canal de entrada a Buenos Aires, pero no había ido lejos por esta nueva ruta cuando aminoró la marcha y paró.

Pero pocas personas, entre la vasta multitud diéronse cuenta que el GRAF SPEE llevaba la tripulación estrictamente necesaria, y ni aún nuestro Servicio de Inteligencia percatóse que componíase de un mínimo de cuarenta y tres hombres. El Jefe de Máquinas, Hans Götz, nos cuenta en su diario, cómo se eligió el personal del cuarto de máquinas.





Los restos del Graf Spee vistos desde el Highland Monarch en enero de 1940. (Foto suministrada por Mr. L.A.G. Stokes).



Arcón de madera labrada (arriba izquierda) hecho durante la internación en Martín García, para guardar la gorra, medallas y la espada del Capitán Langsdorff, que le fuera presentada a su viuda cuando ella visitó la Argentina en 1954 invitada por la Sociedad del Graf Spee. Arriba, derecha: Tarjeta de visita del Capitán Langsdorff y su firma, proporcionadas por su hermano.

#### AUTORES DE LIBROS SOBRE EL GRAF SPEE (1956-1963).



Dudley Pope, autor de "La Batalla del Río de la Plata" - 1956.



Michael Powell, autor del semi-ficción "Graf Spee". 1956.

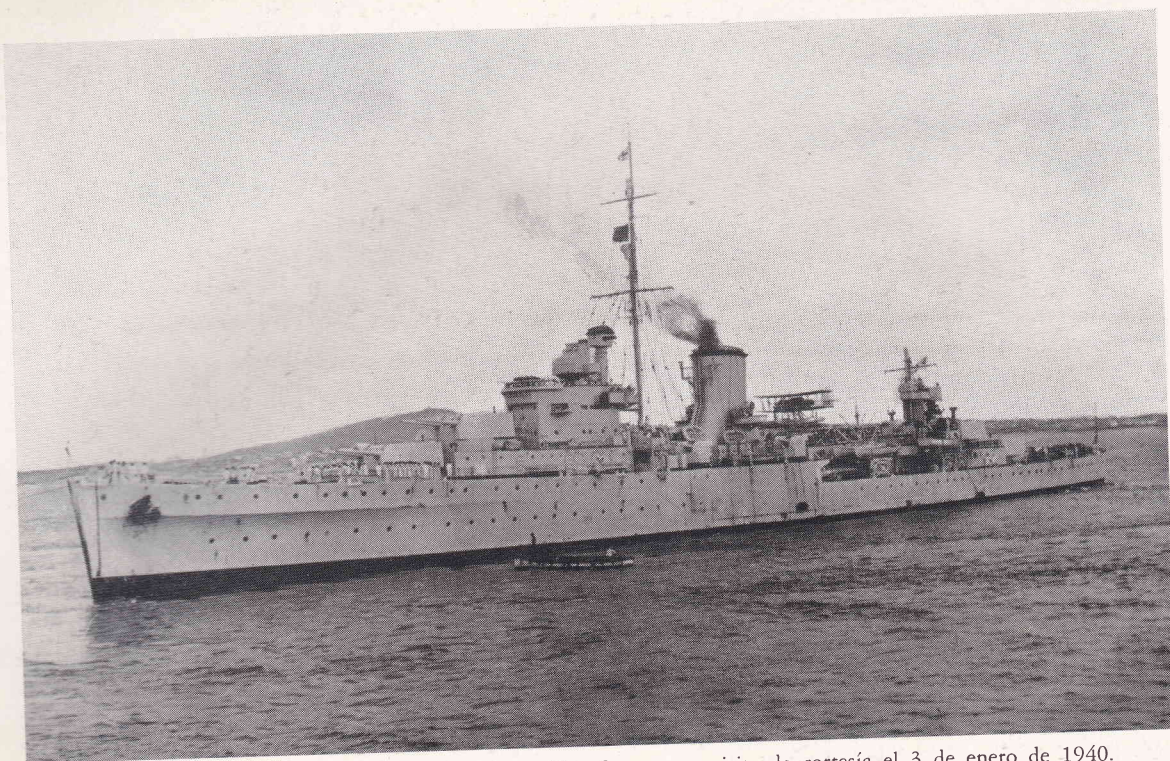


Capitán de Nav. F. W. Rasenack autor de "Acorazado Admiral Graf Spee" - 1957.



Capitán Gerhard Bidlingmaier. Director de la Sección Histórica Naval en el Ministerio de Defensa Alemán.





H. M. S. Ajax entrando al puerto de Montevideo durante su visita de cortesía el 3 de enero de 1940.

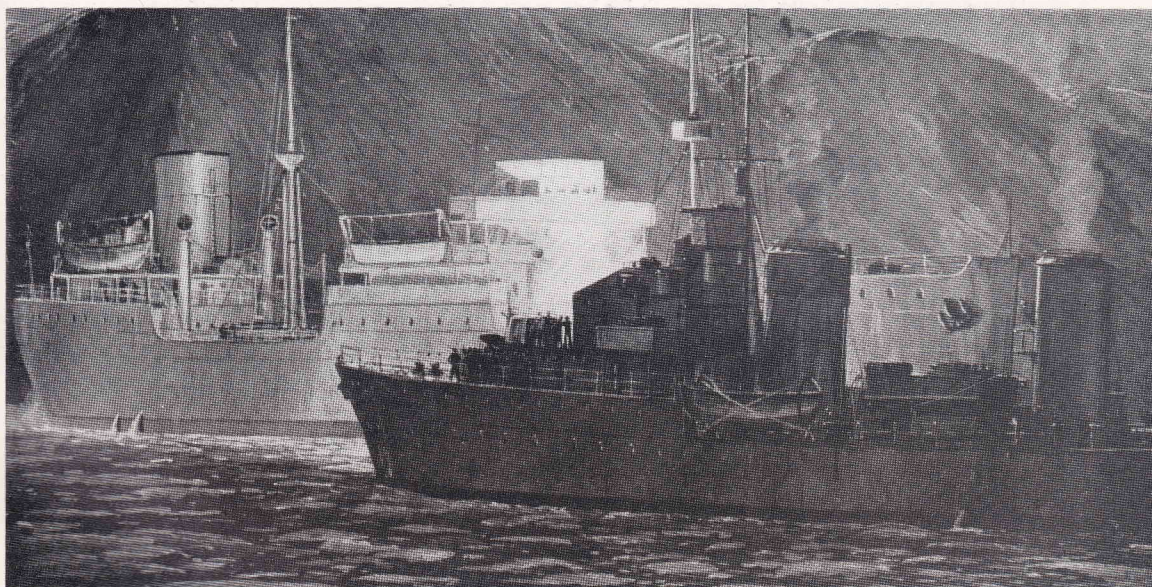


El Ministro británico, Mr. Eugen Millington-Drake felicita al Contralmirante Harwood a bordo del buque insignia. El Oficial que saluda al fondo es el Teniente de Navío Lewin, que era Oficial de observación del avión del Ajax.





Marineros del Ajax por las calles de Montevideo el 3 de enero de 1940.

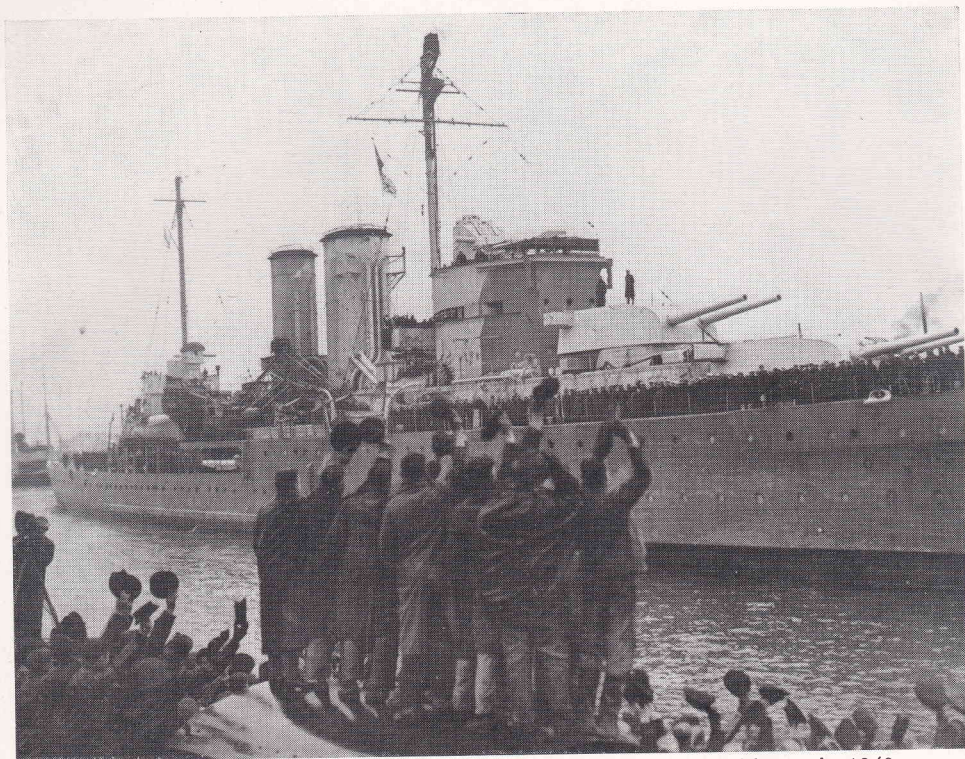


El Altmark con 200 prisioneros británicos a bordo, a punto de ser abordado por H. M. S. Cossack en un fiordo noruego a las 22 horas del 15 de febrero de 1940. (Por cortesía del Illustrated London News).



Anuncio en la costa donde el Altmark fue abordado, encontrado por las tropas aliadas en 1945 y presentado al Almirante Vian (Capitán Vian del Cossack, ahora Almirante de la Flota Sir Phillip Vian, G. C. B., K. B. E., D. S. O. (Ver fotografía a la derecha).





H. M. S. Exeter llega a su puerto de origen, Plymouth, el 15 de febrero de 1940.



Capitanes Woodhouse y Bell encabezan el desfile en Londres de las tripulaciones del Exeter y Ajax, el 24 de febrero de 1940.





Llegada del Achilles al muelle en Auckland, Nueva Zelandia.



Oficiales y tripulantes marchan a través de las calles de Auckland encabezados por el Comandante D. M. L. Neame.



El Capitán Parry emitiendo un mensaje radial, ahora Almirante Sir Edward Parry, K. C. B.



Oficial Ejecutivo del Achilles, ahora Capitán D. M. L. Neame, D. S. O.



Discurso del Alcalde en el edificio de la Municipalidad.

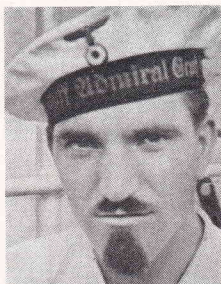




Almirante Canaris, principal del Servicio Secreto alemán (Abwehr), quien organizó todas las fugas. El había sido abanderado en Dresden en febrero de 1915.



Izquierda: Capitán de Fragata Dietrich Niebuhr, Agregado Naval alemán en Buenos Aires, quien estaba en continuo contacto con los internados. Derecha: Capitán de Fragata P. K. Temp, bibliotecario del Almirantazgo.

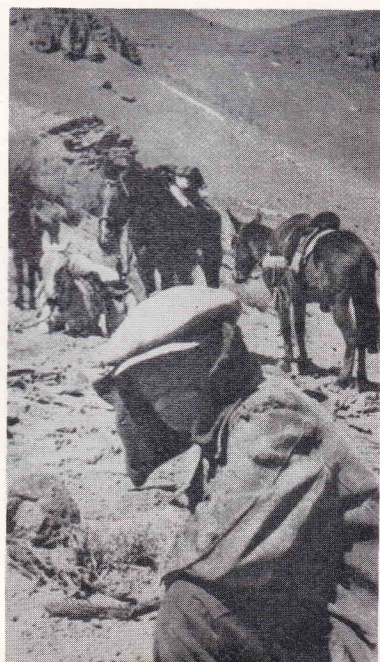


Izquierda: Cap. de Fragata Gunter Schiebusch que escapó de Martín García. Centro: Teniente Hans Dietrich que escapó de Buenos Aires a través de los Andes por los lagos del sur. Derecha: Jefe de Suboficiales Hein Wild que escapó de Buenos Aires a través del Pacífico.



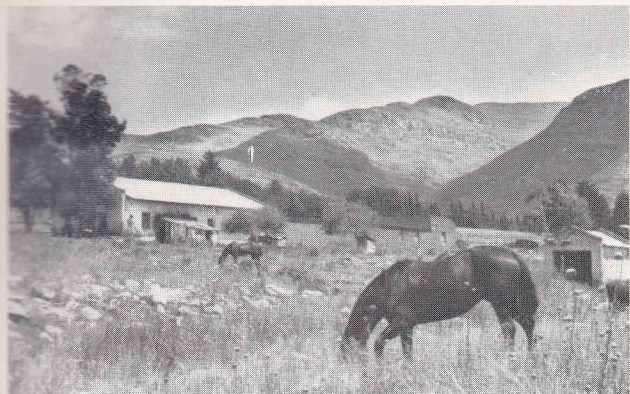
Izquierda: Fieber y Wild en la estancia del norte argentino, entrenándose para la fuga a través de los Andes.

Derecha: Fieber y Wild cruzando los Andes con mulas, cuando escapaban de la Argentina.

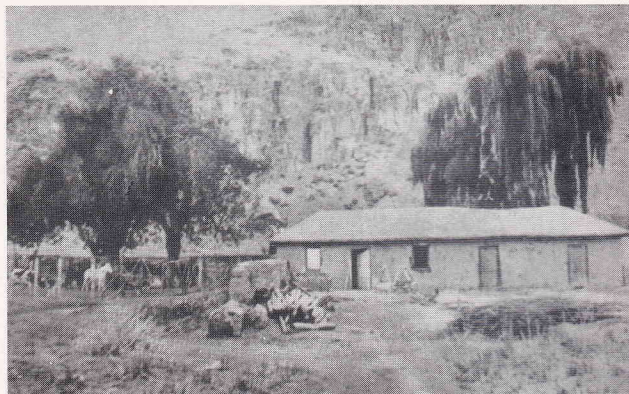


Viaje sobre tres continentes, tapa del libro de Hans Fieber describiendo su fuga a través del Pacífico con Hein Wild.

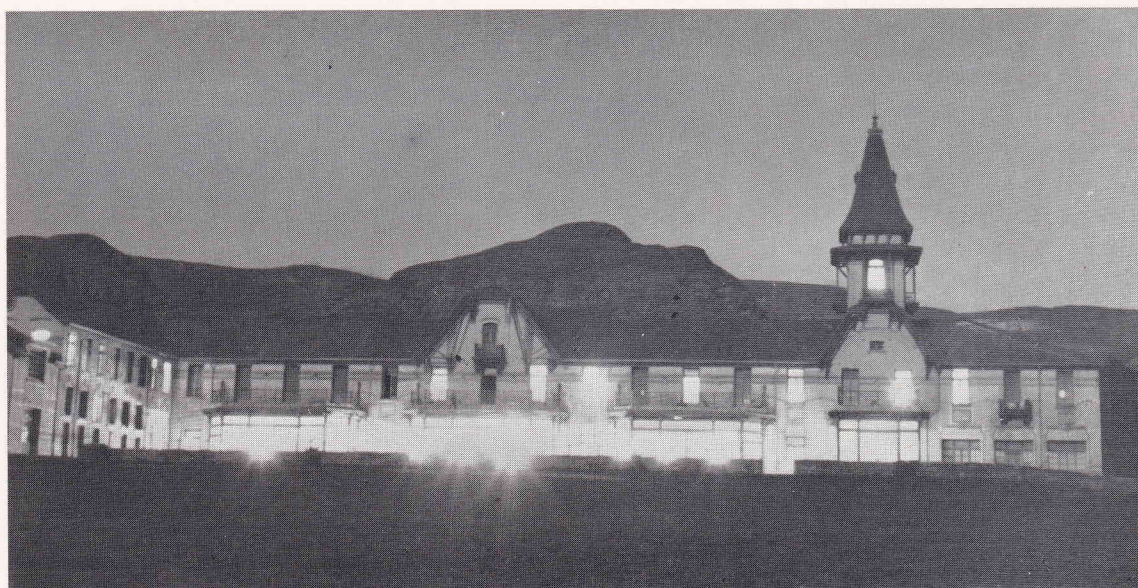




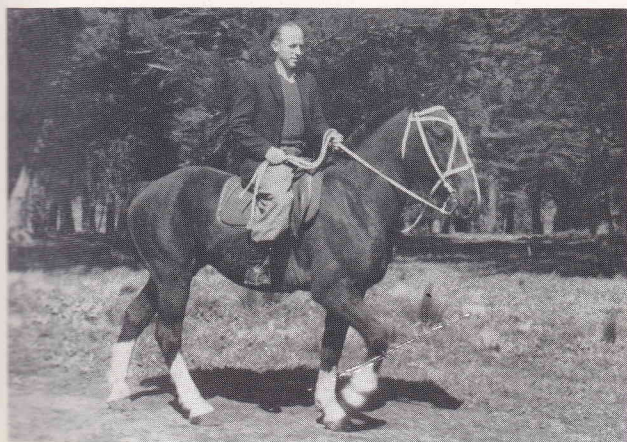
Una típica vista de Sierra de la Ventana tomada por un inter-nado del Graf Spee.



Estancia en el norte semi-tropical de la Argentina donde Fieber y Wild descansaron por varias semanas.



El hotel de verano de Sierra de la Ventana por la noche. Fue ocupado por unos 200 suboficiales y 160 marinos del Graf Spee.



Un Oficial del Graf Spee, Hans Egger, montando el caballo con el cual se mató cuando huía con él por el bosque.



Félix Eschner, artífice del cuarto de máquinas del Graf Spee, comprando un caballo.





Descubriendo la campana del Ajax en el puerto de Montevideo en el décimo aniversario de la batalla, en diciembre de 1949. La campana está situada en frente a la Inspección General de Marina.



Dr. Alberto Guani, Ministro de Relaciones Exteriores en diciembre de 1939.



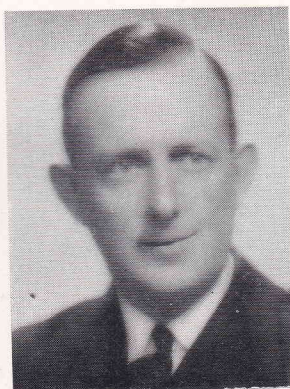
Teniente de artillería del Achilles, ahora Contralmirante R. E. Washbourne, C. B., D. S. O., O. B. E.



Sr. Fernán Silva Valdés, poeta uruguayo, autor de la poesía "Canto al hombre inglés".



Dr. César Charlone, Ministro de Relaciones Exteriores uruguayo en 1949, quien hizo el discurso principal al descubrirse la campana del Ajax.

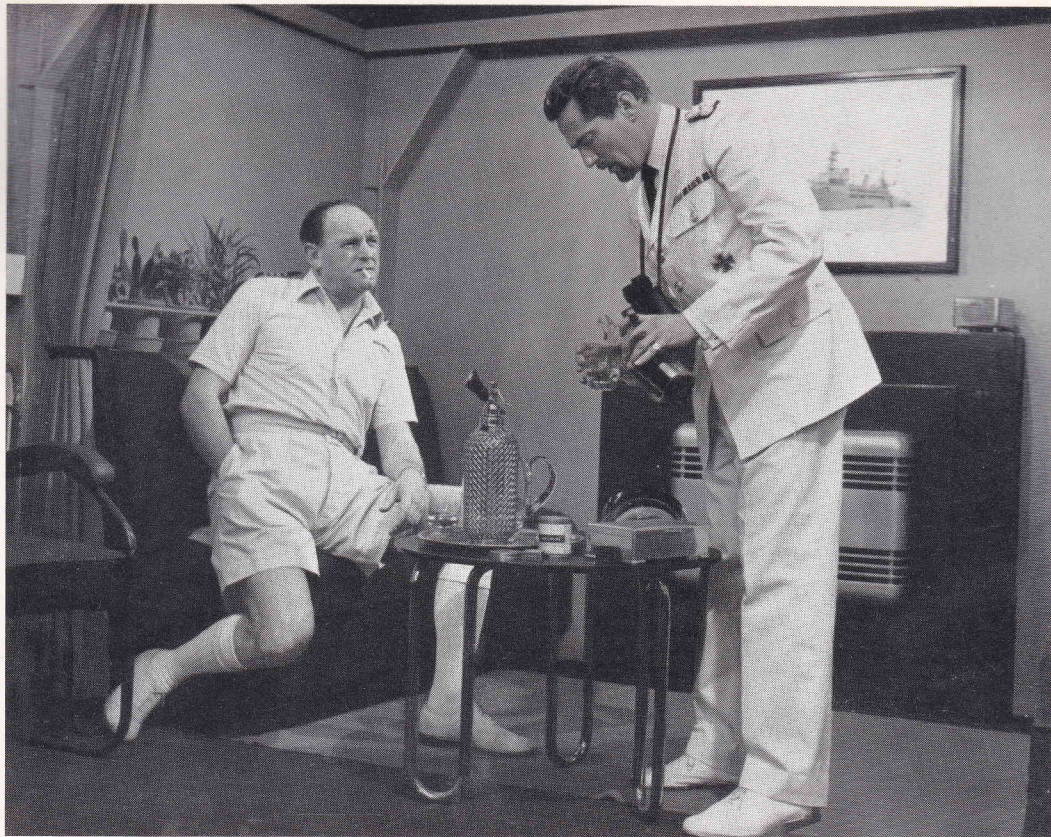


Capitán R.C. Medley, D.S.O., O. B. E. Oficial de personal de operaciones del Ajax.



Walter Owen, poeta escocés, traductor del poema "Canto al hombre inglés". Busto realizado por el escultor uruguayo Zorrilla de San Martín.





Capitán Langsdorff (Peter Finch) en su camarote con el Capitán Dove (Bernard Lee). (De la película de Rank "La Batalla del Río de la Plata").

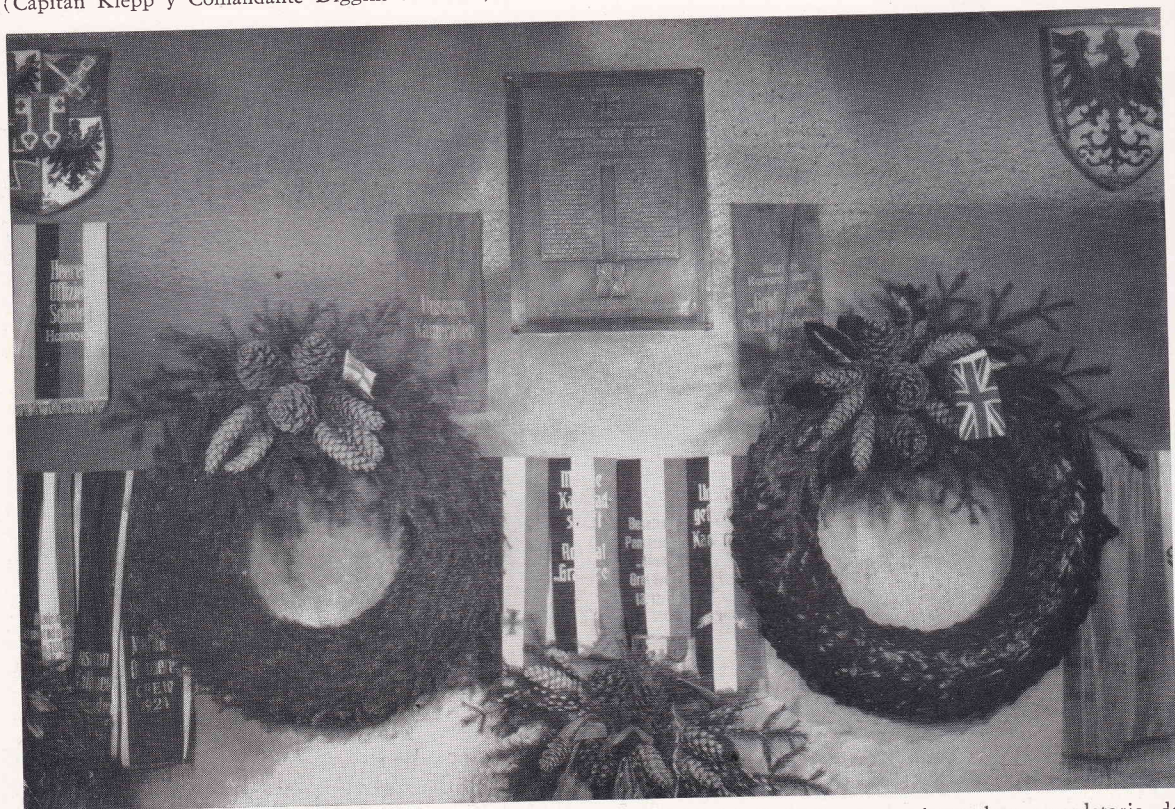


Sir Eugen Millington-Drake saluda al verdadero Capitán Dove en el estreno de la película, el 30 de octubre de 1956.





Dos ex Oficiales del Graf Spee colocan ofrendas florales en el monumento naval en Plymouth, diciembre de 1959. (Capitán Klepp y Comandante Diggins al frente, extremo izquierdo).



Las dos grandes coronas vistas a los lados de la placa en memoria del Graf Spee, en el sepulcro recordatorio de guerra naval alemán en Laboe, cerca de Kiel, fueron colocadas durante una importante ceremonia organizada por la Marina alemana, el 13 de diciembre de 1956 en el 20º aniversario de la batalla. La corona de la izquierda con la enseña blanca era de la Sociedad de Veteranos del Río de la Plata, y la de la derecha, en nombre de los capitanes mercantes que fueron prisioneros del Graf Spee en la batalla, y de los miembros de la Legación Británica en Montevideo en 1939.



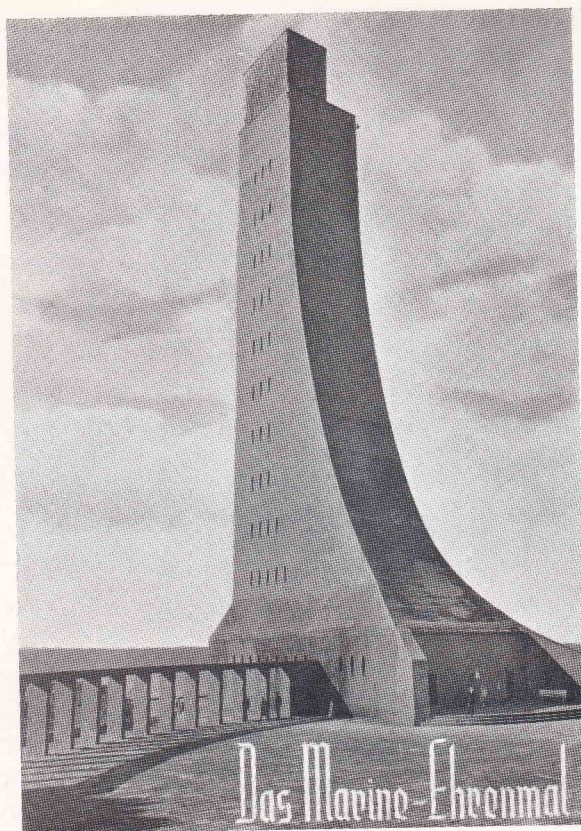


El nuevo Graf Spee, un buque escuela, visita Montevideo por primera vez (marzo 1962). Al lado del ancla se ve el escudo de la familia von Spee, que también está reproducido en la tapa del libro.

21º aniversario de la batalla del Río de la Plata. Oficiales del Graf Spee fueron huéspedes en un cocktail para todos los participantes de la batalla en el club Garrick en Londres. La fotografía de abajo fue tomada en una comida informal que dio motivo a un artículo en el Daily Express llamado: "Estrategia del salero". De izquierda a derecha: Capitán Wartenberg, K. Sieberichs (Suboficial en Jefe del Graf Spee), J. Poynor (de la Mala Real, que actuó como anfitrión a pedido del recopilador de este libro), F. Nodder (Exeter), W. Johns (del Exeter y Presidente de la Sociedad de Veteranos del Río de la Plata en el Reino Unido), y Comandante Höpfner (Segundo Oficial de Navegación del Graf Spee).







El monumento de guerra naval alemán en Laboe cerca de Kiel.



Una delegación de Oficiales británicos que participaron en la batalla, acompañados por Sir Eugen Millington-Drake, visita el Colegio Naval en Flensburg-Mürwik en julio de 1961. El Capitán de Nav. Höpfner, que fuera Segundo Oficial de Navegación y entonces Instructor del Colegio, les muestra un modelo del Graf Spee.





Ceremonia en memoria del aniversario de la batalla el 13 de diciembre de 1961, organizada por la Sociedad de Veteranos del Río de la Plata de Nueva Zelandia, en Achilles Point cerca de Auckland.



Sir Eugen Millington-Drake se dirige a los Veteranos en su cena anual, esa misma noche. Izquierda a derecha: Mr. H. McKenzie (Secretario honorario), Sir E. M-D., Contralmirante P. Phipps, C. B. E., D. S. C. (Jefe de personal naval) y Mr. J. T. Goldstone (Presidente).

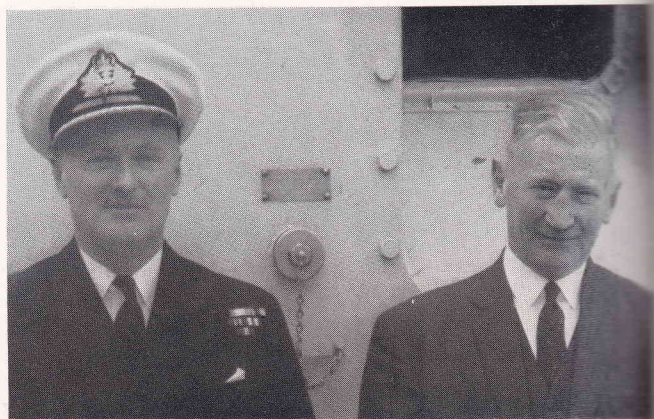




Marineros uruguayos examinan la campana del Ajax, que lleva fecha de 1935. Lamentablemente esta foto no muestra una rajadura que tiene la campana atrás, causada por una granada.



Botadura del nuevo Ajax en Birkenhead, agosto de 1962.



Capitán Hon. D. P. Seely, R. N. y Almirante Woodhouse al embarcarse, el primero, del nuevo Ajax, en diciembre de 1963.



El Ajax: primera visita a Portsmouth.





Earl Mountbatten of Burma, Jefe del personal de defensa.



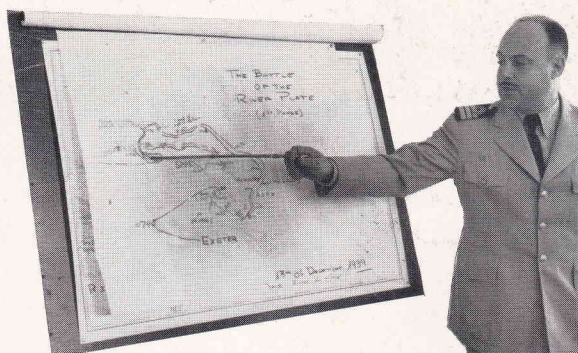
Earl Mountbatten en un helicóptero en una base aeronaval uruguaya en Laguna del Sauce, marzo 19 de 1963. El iba a inspeccionar el estuario del Plata, donde tuvo lugar la batalla.



Comandante Lloyd Hirst.



Capitán Ingeniero Fernando Fontana.



Comandante Walter Fernández Illa dando una breve conferencia sobre la batalla del Plata, en la base aeronaval de Laguna del Sauce el 19 de marzo de 1963.



La reunión oficial escucha la conferencia del Comandante Fernández Illa. Sentados en la mesa, de izquierda a derecha: Lord Mountbatten; Brigadier Conrado A. Saez, Inspector Gral. de la Fuerza Aérea; Contralmirante Omar Pérez Fontana, Subsecretario de Defensa Nacional; (parado) Almirante José Rodríguez Varela, quien fuera a bordo del Graf Spee a inspeccionar los daños; Mayor A. P. W. MacLellan, Asistente Militar de Lord Mountbatten; General Alfredo R. Campos, Ministro Uruguayo de Defensa Nacional en 1939; (parado) Capitán P. E. I. Bailey, Agregado Naval Británico; y Sir Norman Brain, K. B. E., C. M. G., Embajador británico en Uruguay.





El grupo deja el monumento de guerra naval en Laboe cerca de Kiel, luego de haber depositado coronas en la placa conmemorativa de los caídos del Graf Spee, el 19 de julio de 1961. De izquierda a derecha: Capitán Karl Klepp, Almirante Th. Kranche, Sir Eugen Millington-Drake, Capitán Jürgen Wattenberg y Herr Kurt Sieberichs, Secretario honorario de la Sociedad del Graf Spee.



Capitán Jürgen Wattenberg, Oficial de navegación y Oficial de tripulación de operaciones del Graf Spee con cuatro Oficiales británicos que tomaron parte en la batalla del Plata, después de una comida en el Club Garrick, el 14 de marzo de 1963. De izquierda a derecha: Capitán R. R. S. Pennefather (Ajax); Comandante G. C. W. Fowler (Exeter), Capitán Wattenberg, Capitán D. M. L. Neame, D. S. O. (Achilles) y Capitán E. D. G. Lewin, C. B., C. B. E., D. S. O., D. S. C. (Ajax).



## MONTEVIDEO, 17 DE DICIEMBRE

El personal encargado de uno de los motores y seis sub oficiales, integrantes del cuerpo a cargo de la explosión, que irían con los oficiales superiores, fueron los últimos en subir a bordo. Casi toda la tripulación habíase ofrecido voluntariamente para esta tarea.

A las 19 horas estábamos bastante alejados del puerto y una última mirada a tierra nos convenció que la multitud uruguaya estaba a la espera de algún suceso sensacional, pues miles y miles de personas nos despedían y hasta algunos lloraban en el muelle. El TACOMA también levó anclas al mismo tiempo que nosotros y nos siguió fuera de la bahía. Sin embargo, una corbeta uruguaya lo paró. De todos modos tres remolcadores alemanes de la línea HAPAG (Hamburg Amerika Paketfahrt Aktien Gesellschaft) apostados en Buenos Aires, se encontraban en camino y llegaron en el momento oportuno para llevarse a la tripulación del TACOMA y navegar de vuelta a Buenos Aires.

Mientras tanto el GRAF SPEE pudo hacerse a la mar sin impedimentos. A las 19 y 30 paróse fuera del límite de las tres millas. La tripulación del cuarto de máquinas transbordó a una lancha que nos siguió.

Los acontecimientos subsiguientes me los describe en breve, en una carta, el Capitán Jürgen Wattenberg.

Al día siguiente, 17 de diciembre, todo estaba listo de acuerdo a lo planeado. La mayor parte de la tripulación habíase transbordado al TACOMA. Era naturalmente asunto mío permanecer junto a mi Capitán hasta el último momento y decidir dónde anclaríamos por última vez. Antes de que el oficial en comando, Capitán Kay, pasara al TACOMA, díjome nuevamente: "Wattenberg, cuide a nuestro Capitán", lo que demuestra que hallábase preocupado pensando que éste trataría de hallar la muerte junto con su barco.

No puedo ni deseo decir mucho con respecto al último viaje de nuestro hermoso barco. Todos nos encontrábamos en nuestros puestos, solos, con nuestros pensamientos. Tampoco nuestro Capitán dijo mucho. Luego de anclar púsose en marcha el reloj de tiempo para encender las cargas... 20 minutos de intervalo para que los marineros y los técnicos del "Kommando" tuvieran suficiente tiempo para subir a una lancha y dirigirse al TACOMA.

A último momento, los cinco oficiales nos reunimos con nuestro Capitán en el alcázar, arriáronse la bandera y el pabellón y luego subimos a la lancha que esperaba al costado del barco. Nos alejamos cerca de una milla y esperamos a que la espoleta de tiempo realizara su trabajo. El espectáculo era deprimente.

A los momentos fatales continuálos describiendo Hans Götz más adelante, en su diario:

## BARCO EVACUADO PARA SU HUNDIMIENTO

La alarma suena a bordo por última vez. Se han colocado seis cabezas de torpedos en distintas partes del barco y seis hombres, con temples de acero, han conectado los acumuladores al reloj de tiempo para que funcione a las ocho menos veinte. Estos hombres, con sus sacos de provisiones, sus salvavidas y sus pistolas en los bolsillos, salieron con determinación del cuarto de máquinas y de las torres de proa y de popa a la cubierta superior. A un costado de la popa hallábase el bote a motor, según habíase planeado. Ahora el Capitán, el Oficial de Artillería, Comandante Ascher, el Primer Piloto y un vigía, vinieron desde el puente a la popa. El Capitán Langsdorff contó "uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, suban al bote (él fue el último) y ¡adelante! Rumbo a Buenos Aires".



Era evidente que los británicos deseaban que nos acercáramos más a ellos. Hasta el momento todo estaba tranquilo, aunque lejos, en la línea del horizonte, percibiase cierto humo. (También yo lo ví, ver mi nota en el próximo pasaje).

Luego de unos quince minutos el Capitán ordenó "Paren". Ahora teníamos que esperar; todos los ojos estaban fijos en el bienamado barco, al que acabábamos de abandonar con todo el dolor del alma. De pronto surgieron del barco seis grandes destellos que parecieron envolverlo. A ésto siguiéronle detonaciones. Trozos de hierro volaron por el aire. Parecía como si la popa se hubiera separado. Un mar de fuego extendióse de proa a popa. A todo esto oí la voz del Capitán que decía: "Piloto, anote en el cuaderno de bitácora que el GRAF SPEE ha sido puesto fuera de servicio el 17 de diciembre de 1939, a las 20 horas". Nos dirigimos a toda marcha hacia Buenos Aires mientras caía la noche. En camino, la corbeta de la prefectura se acercó y nos detuvo. El Capitán y el Oficial de Artillería subieron a ella para conferenciar. Con una mezcla de sensaciones esperamos en el bote, las pistolas Mauser a mano en nuestros bolsillos.

Por fin nuestro Capitán y el Comandante Ascher volvieron y proseguimos la marcha. Recién a media noche alcanzamos a los remolcadores en los que viajaban nuestros compañeros; trepamos a ellos y dejamos que el barco a motor se alejara a la deriva".

Así terminó el viaje que emprendiéramos con tanta esperanza y felicidad.

Más adelante leeremos otro relato del viaje a través del Río de la Plata en la lancha del Capitán. Volvamos ahora a la escena presenciada por el Comandante Rasenack desde el TACOMA:

Y ahora el TACOMA también leva anclas y sigue al barco de guerra. Los botes del GRAF SPEE nos preceden. Paramos justo a las tres millas, es decir, en el punto limítrofe de las aguas territoriales. El GRAF SPEE aléjase bastante más, pero se detiene y echa anclas. Cerca de él están los dos remolcadores y el lanchón que vinieran de la Argentina para llevarnos a Buenos Aires.

Parecería que nuestro Capitán ha arreglado bien las cosas, y esto es muy necesario, puesto que el plan puede llevarse a cabo si los británicos no entran en acción al ser tomados por sorpresa.

Los remolcadores vienen ahora hacia nosotros. En este momento la bandera del GRAF SPEE es arriada. Esta es la primera señal de que las espoletas han comenzado a trabajar. Dentro de veinte minutos, exactamente, tendrá lugar la primera explosión. ¿Resultará como lo hemos pensado? Nuestro Comandante posiblemente se esté haciendo la misma pregunta. Podemos ver con toda claridad a los botes abandonar el barco de guerra uno tras otro; el último es el del Capitán. Esto quiere decir que no queda nadie a bordo. Estos últimos veinte minutos parecen eternos. Ahora falta sólo un minuto, treinta segundos, cinco segundos. ¡Atención! ¡Cero! En ese momento se alza desde el barco, una columna de llamas.

El GRAF SPEE aseméjase a un volcán. ¡Suerte que nada quedará intacto! Es un espectáculo grandioso pero inmensamente triste ver desaparecer a este barco que nos sirviera tan bien y que tanto durante la guerra como en tiempos de paz fuera un hogar para mí.

Muchas más columnas de fuego brotan desde las entrañas del barco. Puedo ver claramente cómo dos de los grandes cañones de la torre de proa son lanzados al aire como si fueran mondadientes. La nube producida por la principal explosión se levanta a más de 300 metros y síguenle las otras explosiones. El GRAF SPEE se encuentra envuelto en llamas".



Hemos leído todo lo que experimentara el bando alemán, ya fuera en el TACOMA como en el mismo GRAF SPEE. Observemos ahora la escena, como lo hice yo mismo, desde el décimonoveno piso del que entonces era el único rascacielo en Montevideo, conocido con el nombre de Palacio Salvo. Fue desde el apartamento de Mr. Clarence C. Horton, alto funcionario de la Compañía Británica de Ferrocarriles del Uruguay, quien generosamente cedió su apartamento. Junto a mi hallábanse algunos miembros del personal y familiares míos, incluyendo a mi hijo Jim de 11 años de edad. Mi esposa, acompañada por amigos había preferido ver el espectáculo desde el puerto, junto con la multitud.

Reinaba completa incertidumbre por lo que iría a suceder, aunque sabíase que más de ochocientos hombres habían sido transbordados al TACOMA. Pensábase en general que la tripulación suicida trataría de escapar, según informara el locutor americano Mike Fowler, aunque más o menos una hora antes de zarpar, nuestro servicio de inteligencia marítima tuvo indicios de que harían hundir al GRAF SPEE (ver mi telegrama dirigido al Ministerio de Estado). De manera que el suspenso era grande.

Nada mejor que citar, a esta altura de la narración, una carta escrita por una joven que encontrábase con nosotros en el apartamento, me refiero a la Honorable Jean Shaw, sobrina mía (por matrimonio). La carta, con fecha 22 de diciembre de 1939 estaba dirigida a su padre, Lord Craigmyle, entonces Presidente de la P & O (Compañía de Navegación Peninsular y Oriental). Miss Shaw residía en la Legación y trabajaba en el Hospital Británico.

“¡Qué día agitado el del domingo! Me pregunto si escuchabas las noticias cuando la interrumpió la lectura del telegrama de tío Harry. Fue al apartamento de un amigo suyo, en un-décimonoveno piso con vista a la bahía, y llevó consigo a las chicas, a Jimmy, Bunny y a mí, pero sólo vimos al GRAF SPEE cuando zarpaba. ¡No esperábamos que se hundiera y a la vista de toda la ciudad! Lo vimos partir seguido de tres pequeños botes (los del mismo GRAF SPEE), y más lejos al TACOMA (el barco mercante que llevaba a bordo a la mayoría de la tripulación).

Había un poco de niebla por lo que no podía vérselo muy bien; sin embargo aclaró antes de la puesta del sol y lo vimos virar y anclar, posiblemente (ya que dejó de moverse). Luego, diez minutos antes de la puesta del sol soltó una cortina de humo, dos minutos más tarde apareció un pequeño destello y un minuto después, una gran explosión en tanto la cortina de humo desaparecía; visto a través de los binoculares, era evidente que estaba hundiéndose. Sin embargo no se hundió mucho (el Río de la Plata es poco profundo) y vimos que estaba quemándose.

Hubieron más explosiones y en poco tiempo ardía de un extremo al otro, las llamas subiendo hasta la torre. ¡Fue un magnífico espectáculo en ese rojo atardecer! Jim, en particular, estaba conmovido. ¡Pero fue un alivio que hicieran eso! Hubiera sido horrible si se hubieran enfrentado nuevamente a nuestros barcos, todo el mundo estaba aterroizado. Se siente pena por las grandes bajas sufridas a bordo del EXETER. Es el barco más popular del grupo y el que más veces nos visitara”.



Es exacto lo que dice Miss Shaw, de que había como una cortina de humo, porque ésta se elevó en el tranquilo aire del atardecer. Momentos antes hubo una verdadera cortina de humo hacia el sudoeste, lanzada por los tres cruceros, que aparecían como tres nítidos puntos en el horizonte, los que, tan pronto el GRAF SPEE encontrése lejos de la bahía, parecieron moverse con rapidez hacia el Oeste, despidiendo esa cortina de humo, como previa señal de maniobra ante una posible batalla. Después de la cortina de humo que se elevara desde el GRAF SPEE, sintióse, como lo dicen Miss Shaw y mi esposa, un estampido que bien podría haber sido un cañonazo, al que aumentó al máximo la tensión de los espectadores. El Comandante Rasenack explica a continuación qué fue lo que produjo este pequeño estampido.

Pero antes de que hubiera tiempo para especulaciones vino la primera y mayor explosión, un largo fogonazo hacia arriba, seguido de una gran columna de ondeante y espeso humo que tomó la forma de un hongo —exactamente como en las fotografías de las explosiones atómicas con las cuales el público se ha familiarizado en los últimos años— pero que en esa época resultaba un espectáculo totalmente nuevo y extraño. Por unos instantes no hubo ningún sonido de la explosión —el tiempo que tardó para atravesar más de cuatro millas sobre el agua— sólo el aterrador silencio en los altoparlantes y en la multitud, que relatara muy bien el Capitán Daniel.

Luego el gran estruendo de una tremenda explosión. Siguieron nuevamente unos segundos de silencio mientras todos se recobraban de su asombro y miraban la gran columna de humo elevarse hacia el cielo.

En el apartamento también hubieron unos minutos de asombrado silencio, y el primero en romperlo fue mi hijo Jim, escolar de once años quien, con su voz atiplada, exclamó enfáticamente: “Y bien, de cualquier modo *éste es su fin*”.

Por último sintióse el confuso rugir de millares de gritos y de exclamaciones de todas partes, en un tono aún más alto y excitado mientras los locutores, más conmovidos que antes, reanudaban sus comentarios. Momentos más tarde me comunicaba telefónicamente con la oficina de la Western para dictar un breve telegrama *en clair* al Ministerio de Estado, para informarle que había visto explotar al GRAF SPEE a unas cuatro millas de distancia, y que estaba ardiendo de proa a popa.

Agregué las palabras en clave que eran de rigor para que el telegrama se repitiera simultáneamente a la B. B. C., recordando que con la diferencia de tres horas que existía, llegaría a las 11 de la noche, y que a medianoche la B. B. C. cerraría su transmisión. En efecto, la B. B. C. pudo irradiar esta noticia antes de medianoche, provocando el considerable alivio de incontables escuchas en Gran Bretaña.

Volviendo al tema de la pequeña explosión que hubiera pocos segundos antes de la gran explosión, al preguntársele al Comandante Rasenack que explicara los motivos de la misma, replicó que fue la detonación prematura de una cabeza de torpedo en una de las salas de máquinas, y que el golpe había interrumpido el contacto entre la batería-cronómetro-detonador en la torrecilla delantera A, de modo



que la explosión se detuvo allí (y efectivamente, todas las fotografías de los restos muestran esa torrecilla intacta). Ellos habían sincronizado los cronómetros pero no lo pudieron hacer con completa exactitud (ya que una milésima de segundo era suficiente para interrumpir el circuito de contacto contiguo). Agregó que por esa razón había estado aguardando con ansiedad en la cubierta del TACOMA, para ver si la gran explosión se llevaría a cabo en su totalidad o en parte.

La suposición mía, que telegrafiara al Ministerio de Relaciones Exteriores, de que el GRAF SPEE estaba a cuatro millas de la costa, en aguas tranquilas como un espejo y por lo tanto engañosas, fue confirmada más tarde, ya que la posición exacta donde fuera volado el GRAF SPEE, está dada por el ministro de Defensa Nacional, General Campos, en su libro "Un episodio de la Segunda Guerra Mundial", página 134, como que era: latitud 34° 58' 25" S. longitud 56° 18' 01" O. y a una distancia de 4 millas 177 yardas del punto más próximo de la costa en esa zona. Durante los meses siguientes, el GRAF SPEE se fue hundiendo en el lecho de limo del fondo del río como puede constatarse en las fotografías tomadas desde un bote salvavidas (perteneciente al buque HIGHLAND MONARCH de la Royal Mail), luego se hundió aún más hasta que sólo se avistó la parte superior durante muchos meses. Así se veía cuando volví a visitar Montevideo en noviembre de 1948. Pero esa parte ya había desaparecido cuando volví dos años más tarde, en diciembre de 1950, a visitar el país como huésped del gobierno uruguayo.

Otras dos descripciones de los sucesos que precedieron inmediatamente a las explosiones y a la explosión misma están a disposición y vale la pena reproducirlas, ya que provienen de otros dos puntos de vistas muy diferentes. La primera es la que se vio desde el puerto y está en la continuación de la carta escrita a su hermana de Bristol por el capitán Daniel. Comienza por una descripción vívida de la escena, lo que refuerza mi descripción anterior.

"Se supo en las últimas horas de la tarde que el GRAF SPEE partía, y alrededor de doscientas mil personas se agruparon a lo largo de los muelles, atracaderos y escolleras y la costa para verle zarpar. No sabía la gente que el barco iba a irse a pique. Pensaban que iba a una batalla y, sin embargo, mientras el gran barco de guerra se alejaba lentamente de la bahía con sus banderines en alto, no se oyó un solo grito de aliento o adiós.

Los alemanes no son queridos aquí, y la policía marítima tuvo que apartar a la gente del muelle, cuando se amarró la lancha del Capitán, para impedir que la multitud demostrara su descontento.

Cuando el barco alemán viró del canal hacia el oeste, en vez de hacerlo hacia el mar, la multitud quedó muy sorprendida... Sin embargo, cuando el poderoso acorazado estalló repentinamente en altas llamaradas que sobrepasaban sus mástiles, la multitud estaba tan atónita que por un momento no podía creer lo que veían sus ojos, y permaneció boquiabierta y en silencio... (Así lo recuerdo exactamente). Luego todo fue confusión... Fue un espectáculo tan impresionante que nunca lo olvidaré. Era justo a la caída del sol, una de esas maravillosas puestas de sol sudamericanas, llena de colores brillantes, que van desde el oro rojizo del horizonte al amarillo, verde, azul claro



y violeta más arriba, donde sólo una estrella brillaba. En el extremo derecho del cuadro se divisaba la parte más saliente de la costa. Hacia la mitad de la parte izquierda, se perfilaba nítidamente el TACOMA, barco mercante, y los remolcadores que llevaban la tripulación alemana a bordo. Más lejos, hacia la izquierda, y a gran distancia, donde las sombras de la noche oscurecían la línea que une el mar y el cielo, se divisaba el destello de una linterna morse y el distante brillar de un reflector proveniente de un crucero británico al acecho. En el centro del cuadro, irguiéndose hacia los cielos una espesa columna de intenso humo negro que salía del fuerte incendio, como una pira fúnebre, del peligroso barco corsario alemán”.

A la mañana siguiente, cuando fui a ver al Dr. Guani y le comenté la escena como algo que evocaba el “Götterdämmerung”, él anotó con sequedad que los alemanes tenían una tendencia marcada hacia lo wagneriano.

El otro aspecto, y por cierto muy diferente del cuadro, fue la impresión de dos oficiales de la escuadra de Harwood y también la del piloto del avión del AJAX, Teniente Lewin, hoy Capitán Lewin y director gerente de la Hawker y Siddeley Aviation Ltda., Departamento de Blackburn, como ya hemos visto cuando diera su opinión autorizada sobre la batalla. En otra parte de su evocación, él escribió lo que sigue:

“En cuanto al hundimiento, ignoro si la escena impresionante que vimos desde el aire era más grandiosa que vista desde tierra, pero recordaba mucho a Wagner. El GRAF SPEE se recortaba contra el sol, que aún no se había ocultado, y la fantástica cadena de explosiones con la que el barco fue destruido aún perdura en mi mente. Al regresar a la unidad de la escuadra, Kearney y yo nos irritamos bastante por hacérsenos esperar mientras oscurecía totalmente, y no fue hasta que acuatizamos y que el ACHILLES nos pasó llevando a bordo una danza en masa de guerreros Maoríes que pudimos apreciar el alto grado de alegría que reinaba entre nuestros compañeros de la escuadra”.

El otro oficial de la escuadra de Harwood que describió la escena, fue el teniente de artillería del ACHILLES, el entonces Teniente Washbourn, quien en la última parte de una larga carta, de la que ya hemos reproducido varios pasajes, escribió lo que sigue, para describir la explosión y el regocijo que determinó la misma en los cruceros más tarde.

“Me será muy difícil olvidar aquella tarde de domingo. Nosotros tres estábamos muy cerca de Montevideo en el momento en que la nave debía partir. Había un cielo atardecer y una gloriosa puesta de sol cerca de la costa argentina. El AJAX mandó a su avión para saber lo que estaba sucediendo. Estábamos estrechando el cerco y pertrechados para enfrentar cualquier acción. Recuerdo que alguien de mi grupo dijo: “Bueno, me parece que nunca más tendré miedo de ir al dentista”.

“Recibimos la noticia de la partida del barco y aumentamos la velocidad para cercarlo a una posición conveniente para la acción. Podíamos oír a las estaciones de radio pro-norteamericanas en comentarios que sin interrupción irradiaban desde la escuela de Montevideo: “La escuadra suicida con sus cañoncitos...” escuchamos con interés... Y luego, momento dramático, el avión del AJAX dijo: “El GRAF SPEE acaba de volar en llamas”.



Ordenamos que todos los hombres fueran a cubierta, y con los cañones aún cargados y prontos, todo el mundo dejó su puesto para amontonarse en las partes del barco desde donde se podía ver el fin de nuestro viejo enemigo.

El AJAX, que nos precedía, se olvidó de hacer señales para avisarnos que había aminorado la marcha, o tal vez en ese momento, no nos preocupábamos de las señales. Nos acercamos al barco y cuando estábamos muy cerca de él, a la luz del atardecer, se produjo una magnífica y espontánea manifestación de sentimientos, en la que cada barco vivó al otro hasta que todo el mundo quedó sin voz. Y cuando dejamos de gritar, exhaustos, alguien del AJAX gritó: "Vivan los Excavadores"\* y todo empezó otra vez. No creo poder sentir o presenciar jamás nada semejante.

Proseguimos acercándonos, a marcha más moderada, y lentamente fue apareciendo sobre el horizonte la masa llameante.

Los alemanes habían actuado con verdadera eficacia. El barco estallaba en pequeñas explosiones cada pocos minutos, cada vez que las llamas llegaban a algún nuevo compartimento, que posiblemente contenía explosivos. Hacia medianoche, nos acercamos a pocas millas de la pira y luego nos alejamos para continuar nuestras patrullas. Esa noche nos entregamos al descanso y descuidamos nuestra conducta y por primera vez no tuvimos en cuenta la preparación para el amanecer. Así fue como acabó el asunto".

Y ahora, volveremos a los confusos incidentes que siguieron a la explosión, a unas tres millas a la redonda, en el TACOMA y a una milla del desastre.

Primeramente, en el TACOMA, su capitán Hans Konow, en su declaración que fue luego descrita en el Libro Azul del Uruguay, dice que el trasbordo de la tripulación del GRAF SPEE a los remolcadores empezó inmediatamente después de la explosión. He aquí el relato del comandante Rasenack, de cómo ello se llevó a cabo:

## 17 DE DICIEMBRE

"Mientras tanto, los remolcadores argentinos se nos han apareado. La tripulación baja por las escalas.

Nos recuerda un asalto a un castillo de la Edad Media al revés... Al Sr. Millington-Drake le fallaron sus cálculos, pues no había contado con esto y ahora juega su última carta. Ha movilizado a todos los remolcadores de Montevideo. Vienen hacia nosotros a toda máquina y llegan en el momento preciso en que el último tripulante baja del TACOMA. El piquete de explosión con nuestro Capitán ya está a bordo de uno de los remolcadores. Solamente queda una lanchita con cuatro hombres.

Los remolcadores uruguayos tratan de encerrar a los remolcadores argentinos, poniéndoseles de lado para obligarlos a entrar en Montevideo. Hay una corta lucha. Cada vez que tratan de lanzarnos un cabo, nosotros lo rechazamos y empujamos a los remolcadores uruguayos a un lado. Los uruguayos pronto abandonan el ataque y vuelven a Montevideo. Por desgracia, logran separar de nosotros la lancha con los cuatro tripulantes (y seis chinos de la lavandería) y se los llevan a Montevideo. Nosotros continuamos todavía en aguas territoriales uruguayas, llevando a remolque una de nuestras lanchas.

\* Se les daba el mote de "Diggers" a los australianos y neozelandeses del ACHILLES.



17 de diciembre. Día que nunca olvidaré hasta el fin de mi existencia. Mientras el GRAF SPEE agonizaba (un cuadro horrible) podían verse por detrás los últimos rayos del sol poniente. Ahora nuestro barco semeja una antorcha en las sombras de la noche. Las reservas de municiones están todavía explotando, asustando a los botes de los curiosos que quieren con audacia acercársele.

No puedo explicarme cómo, después de tantas explosiones, el GRAF SPEE todavía se mantiene sin haber estallado en mil fragmentos y desaparecido. Su construcción es admirable. Demasiado sólida para esto! Es imposible que se hundiera aquí en el Río de la Plata, que tiene sólo un metro más de profundidad que el calado del GRAF SPEE, a menos que estalle en pedazos.

De pronto aparece un crucero inglés, que enfoca sus reflectores sobre los restos del GRAF SPEE. Para no atraer la atención de los cruceros, hemos apagado todas las luces. Sin que nadie lo impida, seguimos por el estuario en camino a la libertad. Ha refrescado mucho y la tripulación se refugia en los rincones para protegerse del aire frío. Parecemos sardinas en una lata. Hay quince de nosotros sentados aquí en la timonera del pequeño remolcador, que normalmente alberga a dos personas. Aquí nos acurrucamos y esperamos el alba".

Los dos remolcadores argentinos pertenecían a una compañía conocida como La Portaña Ltda., subsidiaria de la famosa firma Delfino Hnos. Ltda., armadores y agentes de la Hamburg Sudamericana Ltda. Las tres firmas alemanas estaban registradas como compañías argentinas, para que sus barcos, que incluían estos dos remolcadores, pudieran usar la bandera argentina.

No es cierta la afirmación de que el Ministro británico había movilizado a todos los remolcadores de Montevideo. Todos menos uno, eran remolcadores uruguayos. Uno de ellos llevaba al Prefecto del Puerto de Montevideo que no reconocía el derecho de los remolcadores argentinos de embarcar a los hombres del GRAF SPEE. Un remolcador era propiedad de la firma uruguaya Mann, George Ltda., y llevaba a un ex Oficial de la Marina, miembro del Departamento de Marina del Consulado Británico, llamado Teniente Cassells, cuyo relato como testigo presencial de los hechos daremos más adelante.

Una apreciación interesante y vívida de cómo los remolcadores volvieron a Montevideo, la dio el oficial a cargo de ellos, un Superintendente de Marina de la Hamburg South-American Line de Buenos Aires, el Capitán Hepe, en una parte de su larga carta fechada en Buenos Aires, el 9 de febrero de 1940, que escribiera a uno de los oficiales de abordaje del GRAF SPEE, Teniente Gerhard Ulpts, que se había quedado en el Uruguay. Escribió lo que sigue:

"En la madrugada del 17 de diciembre, a las 3 de la mañana, recibí un llamado telefónico de la Embajada alemana, para que me presentara allá lo antes posible. Al llegar allí media hora más tarde, me pidieron que saliera para Montevideo con dos o más remolcadores para que a las 19.30 de esa tarde pudiera embarcar a mil marinos náufragos y traerlos a Buenos Aires. También se me dijo que el GRAF SPEE saldría con una tripulación muy limitada de voluntarios, para enfrentar al enemigo, pero que, como la lucha sería desigual, el barco sería volado.



Por consiguiente, no teníamos seguridad exacta de cómo y cuándo traeríamos estos hombres a bordo. El barco podría ya haber entrado en acción. Llevé dos de los remolcadores más grandes y una de nuestras barcas, con sentimientos muy confusos, pero yo me dije: "Se trata de las vidas de un millar de hombres, de modo, que uno debe arriesgar mucho".

Por razones obvias, tuvimos que mantener nuestra partida de Buenos Aires, especialmente el objeto de nuestro viaje, totalmente en secreto...

De modo que gracias a la tranquilidad reinante el domingo de mañana pudimos zarpas sin problemas, y a las 19.30 estábamos con gran puntualidad en las afueras de Montevideo. Allí, a unas seis millas al sur estaba el GRAF SPEE con sus máquinas detenidas. Los últimos rayos del sol brillaban tristemente en el hermoso barco. Yo estaba en el remolcador COLOSO y así nos acercamos al barco poniéndonos a estribor. El otro remolcador, el GIGANTE, con la chata CHIRIGUANA, venía del lado de babor y se mantuvo, como nosotros, a unos cincuenta metros del barco.

Pero una lancha se nos acercó y un oficial nos dijo que fuéramos en seguida hacia el TACOMA (que estaba a tres kilómetros en dirección al puerto) y que sacáramos los hombres de a bordo pues el barco de guerra iba a ser volado sin demora. De modo que emprendimos la marcha en seguida para salir de esa zona de peligro y pusimos proa hacia el TACOMA. La lancha volvió al GRAF SPEE para desembarcar las últimas personas que quedaban a bordo. Vimos arriar sus dos banderas y las lanchas llenas de hombres que se alejaban del barco con rapidez, mientras éste permanecía inmóvil y majestuoso en las aguas quietas.

Habíamos llegado recién al TACOMA cuando vimos la terrible explosión. Por un segundo, vimos una llamarada enorme surcar el cielo y esquirlas volando por los aires. Luego, un humo negro que rodeaba un mar de fuego. Embarcamos a los hombres en nuestras tres embarcaciones, no sin haber tenido impedimentos por parte de las autoridades portuarias de Montevideo, que habían salido en remolcadores, pero que fueron superados por el Comandante del GRAF SPEE.

En la misma forma, desde el momento de la explosión, comienza el informe de un oficial del Departamento de Marina del Consulado Británico, establecido al principio de la guerra. Es el Teniente Cassells, y su informe, cuya reproducción aparece en el libro de Dudley Pope, dice lo siguiente:

"Al llegar a los muelles oímos la explosión del GRAF SPEE y en seguida abordamos nuestro remolcador. Apenas habíamos zarpado, cuando fuimos detenidos por un Oficial de la Prefectura, quien nos ordenó que lo lleváramos a bordo.

Mientras navegábamos a toda máquina hacia el desastre, se hizo evidente que el Oficial ignoraba todo lo que había ocurrido, y creía que parte de la tripulación alemana estaba aún a bordo cuando tuvo lugar la explosión. Llegamos hasta el TACOMA a los veinte minutos de la explosión y vimos que la tripulación del GRAF SPEE ya había trasbordado a una chata y a dos remolcadores... El Oficial detuvo a los barcos y les preguntó con qué instrucciones ellos estaban actuando. Fue informado que ellos iban hacia la Argentina, siguiendo instrucciones de su compañía.

Luego apareció en otro remolcador, el Prefecto del Puerto, señor Riquero, quien ordenó que los remolcadores no se movieran. No obstante, uno de ellos continuó navegando hacia el oeste a toda máquina y fue perseguido:



Además de los remolcadores, había cuatro botes del GRAF SPEE con ellos, en uno de los cuales estaba el Capitán Langsdorff. Como tenían dificultades en dar instrucciones a la tripulación alemana, el Capitán Langsdorff vino a bordo de nuestro remolcador para officiar de intérprete. El Oficial de la Prefectura informó al Capitán Langsdorff que como no tenía conocimiento de que los remolcadores y la chata tuvieran órdenes de salir de aguas uruguayas, era imperioso que ellos volvieran a Montevideo.

El Oficial luego señaló que no se trataba del hundimiento del GRAF SPEE, sino de la actitud de los remolcadores y la chata argentinos lo que le interesaba.

Insistió en saber las razones de lo que aparentaba ser un transporte de hombres y equipaje sin autorización, como también de sus movimientos. El Capitán Langsdorff informó que había recibido amplio permiso de las autoridades uruguayas para seguir viaje a la Argentina.

Como el Oficial no estaba enterado de esto, no estaba preparado para aceptar las razones del Capitán. Se decidió entonces detener una cañonera uruguaya que recién llegaba al lugar. El comandante tampoco había recibido instrucciones.

(Debe agregarse aquí que toda la oficialidad y marineros hablaron con amargura del Uruguay, y que querían a toda costa llegar a Buenos Aires. Protestaron con violencia cuando, en un momento, pareció posible que los remolcadores tuvieran que entrar a Montevideo).

Envió entonces un telegrama pidiéndolas. Se le respondió que a los alemanes se les debía permitir que siguieran camino.

(En realidad no existió tal comunicación telegráfica).

Pedí al Jefe del Teniente Cassells en el Departamento de Marina, mi buen amigo el Comandante Johnston, un comentario sobre el informe de Cassells y que me diera cualquier información adicional que pudiera tener sobre los sucesos descriptos. El Comandante Johnston me escribió lo siguiente, que es muy aclaratorio:

“El informe del Teniente Cassells es verdadero, pero en mi opinión, carece de muchos detalles que son interesantes. Por lo tanto, agregaré éstos que son los que recuerdo. La otra persona con un papel importante en el episodio fue el Sr. Alberto Jack, que aún vive en Montevideo.

El remolcador ENRIQUETA, de Mann, George & Cía. estuvo a la orden todo el día 17 de diciembre, con el Sr. Alberto Jack al mando, esperando órdenes del Consulado. Alrededor de las 7 de la tarde, se decidió hacer zarpar al remolcador para que informara lo que estaba sucediendo afuera de la bahía...

En el momento que éste llegó al TACOMA, salían los remolcadores argentinos con los alemanes a bordo. Por medio de luces, les ordenaron detenerse, a lo que los alemanes respondieron: “NO”. Uno de los remolcadores era muy veloz y pudo zafarse, pero el otro, que remolcaba la chata, era más lento y el ENRIQUETA pudo acercársele, y por medio de una hábil maniobra por la proa, pudo obligar al remolcador a ir aguas menos profundas. (Inexacto. Ver explicación más adelante).

El Capitán Langsdorff estaba en su embarcación y vino a ver lo que sucedía. Fue entonces que subió a bordo del ENRIQUETA, y que el Sr. Jack actuó como intérprete. No se deseaba que el Capitán alemán se enterase de que había a bordo un Oficial de



la Marina Británica, de modo que Cassells bajó para que no se le viera. Jack habla español sin acento extranjero (y cuando le hablaba a Langsdorff le hablaba en un inglés cortado, de manera que el Capitán lo tomó por un uruguayo).

Langsdorff finalmente estuvo de acuerdo en que el remolcador no fuera a la Argentina, y fue en el ENRIQUETA hacia la corbeta uruguaya HURACAN (o su gemelo el ZAPICAN), para tratar de obtener instrucciones telegráficas del gobierno uruguayo.

Durante todo este tiempo, Langsdorff permaneció a bordo del ENRIQUETA.

Parecía muy cansado y nervioso y Jack le ofreció algo de tomar, lo que aquel aceptó. Jack le sirvió medio vaso de whisky, y el tomó una buena cantidad, y suspirando dijo: "Lo necesitaba mucho. Muchas gracias". Continuamente insistía en que ellos estaban fuera del límite de las 3 millas, y que el Uruguay no tenía derecho a inmischirse. También señaló que la Argentina era un país grande, con una gran colonia alemana que podía ocuparse de la tripulación cuando ésta estuviera internada.

El Uruguay, decía, es un país pequeño y le sería difícil obtener fondos para mantener a los alemanes.

Posiblemente el whisky ayudó, porque Langsdorff estuvo muy locuaz.

Dijo que le hubiese gustado volver a Europa, después de hundir al DORIC STAR, pero que si lo hubiera hecho, habría llegado al Atlántico con luna llena, razón por la cual había decidido pasar unos días cerca de la costa de Sud América, y como resultado, había encontrado a los barcos de Harwood.

Finalmente, llegó un mensaje para que a los alemanes se les permitiera ir a Buenos Aires, por lo cual Langsdorff volvió a su lancha y emprendió viaje hacia allá junto con sus otros botes y el remolcador".

Lo esencial de esta conversación consta en un informe del comandante del aviso ZAPICAN, que él escribiera al Inspector de Marina esa misma noche. En cuanto al whisky, el Capitán Wattenberg recuerda que Langsdorff se lo ofreció al oficial de la Prefectura a bordo del ENRIQUETA, para facilitar las tratativas. No hay duda de que se le ofreció a todos los allí presentes.

El Comandante Johnston se equivoca al afirmar que el remolcador que quedó retrasado era el que remolcaba a la barca, porque el Cuaderno de Bitácora del GRAF SPEE dice con claridad, que fue el remolcador GIGANTE el que, remolcando la barca se escapó por sorpresa.

Esta huida se debió a que el remolcador estaba al mando del Comandante Höpfner, segundo Piloto, y a su enérgico manejo de la situación. Además su conocimiento profundo del Plata le permitió llevar el remolcador por una vía poco usada.

Primeramente, a lo largo de la costa uruguaya dentro de aguas territoriales que tenían poca profundidad. El Cuaderno dice que, cuando estaban frente a la luz de la Panela, cruzaron el Banco Ortíz, siguiendo por el Canal del Indio, que era la vía a Buenos Aires. De acuerdo a lo que dice el Cuaderno, el otro remolcador, EL COLOSO, se demoró alrededor de una hora durante las conversaciones del Capitán Langsdorff con los oficiales de la Prefectura y el capitán del aviso ZAPICAN. Pero al poner proa al Canal del Indio, alcanzaron al GIGANTE de noche, cuando divisaban las luces de La Plata.



Se debe agregar que dos de las lanchas del GRAF SPEE dañadas por la batalla, no pudieron mantenerse a la marcha de los remolcadores, por lo que fueron abandonadas. Sin embargo, fueron rescatadas por unidades de la Marina Argentina y llevadas al dique naval, donde fueron reacondicionadas por cuenta del Agregado Naval de Alemania. De acuerdo a Henningsen, fue a las 10 que el bote a motor alcanzó al GIGANTE, y que Langsdorff subió a bordo. El confirma lo que dijo Götz, que el bote a motor fue dejado a la deriva... Hasta aquí lo que se vio desde el TACOMA por testigos ingleses. Ahora volveremos a la parte uruguaya, y primeramente, a la descripción general de estos confusos momentos que siguieron a la explosión, hecha por el Ministro de Defensa, General Campos en su libro: *"Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial"*. El estaba en sus oficinas de la Inspección General de Marina, que mira hacia el puerto a través de un ancho muelle.

Comienza por relatar los diversos incidentes de un informe del Comandante del aviso ZAPICAN, que él (el Gral. Campos) recuerda haber recibido después de medianoche, a pesar de que el Teniente Sghirla ya había informado verbalmente a las 9.30 de la noche, en la Inspección de Marina.

"Así ocurrió que pasada la medianoche, el Teniente Sghirla, al mando del aviso ZAPICAN, informa que a su barco se le acerca una lancha rápida proveniente de un barco de guerra que lleva la bandera de la Armada alemana. Su barco, junto con el HURACAN, su gemelo, estaba patrullando las aguas, como consta en el informe de la Inspección General de Marina, fechado el 27 de diciembre de 1939.

Inmediatamente, un alto oficial alemán uniformado pidió para hablar con el Comandante del aviso uruguayo, entablándose una conversación entre la lancha y el barco en estos términos: el oficial preguntó al oficial nuestro si sabía quien era él, a lo que el nuestro contestó afirmativamente. Lo reconocía como el Capitán Langsdorff, Comandante del acorazado ADMIRAL GRAF SPEE.

A lo que el Capitán alemán le comunicó que estaba a su disposición, si es que él deseaba detenerlo.

El Teniente Sghirla replicó, con razón, que él no tenía motivo para interferir con él ya que a él (el Capitán Langsdorff) se le ordenó zarpar del puerto de Montevideo y salir de nuestras aguas territoriales y que esto era lo que él estaba haciendo cumplidamente; no obstante, consultaría a sus superiores, mientras la espléndida lancha permanecía junto al Aviso.

Mi opinión era de que no había motivo para detener al Capitán Langsdorff, ya que él se estaba alejando de nuestras aguas, y tenía plena libertad de ir adonde quisiese en un barco de guerra que llevaba la bandera de su nacionalidad. Sin embargo, creí prudente informar al Poder Ejecutivo dándole mi opinión que, en realidad fue compartida por el Presidente de la República y el Ministro de Relaciones Exteriores.

Tal vez esta respuesta del Teniente de Navío Sghirla decepcionó al Capitán Langsdorff respecto a alguna idea preconcebida que él hubiese tenido, y sin más comentarios, saludó al Teniente Sghirla y partió rápidamente en su lancha veloz, en el rumbo que llevaba su tripulación que huía de la internación en el Uruguay. Algunas horas después de este extraño incidente, o sea en la mañana del lunes 18 de diciembre, el Teniente Sghirla se presentó al Inspector General de Marina para darle un informe verbal detallado de lo que



había sucedido, y su conducta tan prudente en aquella circunstancia mereció mi aprobación. Me dio entonces su impresión personal del Capitán Langsdorff que aparecía desilusionado y triste.

¿Cuáles eran las razones que tuvo el capitán del barco hundido para este acto tan fuera de lo común? Ello constituye un misterio que se llevó consigo a la tumba, cuando se quitara la vida dos días más tarde”.

A continuación sigue el informe oficial del Teniente Alberto E. Sghirla, comandante del ZAPICAN, que escribiera antes de medianoche, después de haber informado verbalmente al Inspector General de Marina alrededor de las 9.30 de la noche.

#### INFORME OFICIAL DEL TENIENTE ALBERTO E. SGHIRLA COMANDANTE DEL ZAPICAN

Confidencial. Ofic. Nº 94/17/XII 939. - D. N. 039417

Al Inspector General de Marina, Contralmirante Gustavo A. Schroeder.

Informo al Inspector General que a las 8 p.m. vino a bordo de mi barco el Teniente Elverildo Viera, llevando instrucciones de partir sin demora hacia el acorazado GRAF SPEE que estaba en llamas a la vista del puerto. Dí órdenes de apurar la marcha, lo que se hizo en seguida, ya que había bastante presión en las calderas, y a todo vapor llegué donde estaba el barco alemán TACOMA. Habiendo notado que la numerosa tripulación del GRAF SPEE estaba a bordo de una barcaza y un remolcador, que llevaba la bandera argentina izada, a pesar de que el sol ya se había puesto, ordené que fuéramos a toda marcha a detener el convoy.

Fue en estas circunstancias, y cuando mi barco se había apareado con el remolcador argentino, cuyo nombre no pude divisar, que oí gritos desde una lancha que llevaba la bandera de guerra alemana. Dí órdenes de detener la marcha para poder subir a bordo la tripulación de dicha lancha. Cuando habíamos lanzado los cables para que ellos pudieran amarrar, arrojaron los mismos de vuelta a la corbeta y un oficial dijo “que se dirigían hacia el puerto de Buenos Aires, ya que en su opinión, el gobierno argentino podía disponer de muchos más medios para cualquier eventualidad, ya que era el gobierno de un país más grande y poderoso”.

(Contradiendo esto, el Capitán Hepe, a cargo de los remolcadores, escribió que durante la travesía, vió al Capitán Langsdorff hablando animadamente con sus oficiales y marineros. El mismo habló con el Capitán y tuvo la impresión de que era un hombre de un espíritu notable. Ni entonces ni después, dio la impresión de que pensaba quitarse la vida).

Este oficial al preguntársele su nombre dijo que era el capitán del GRAF SPEE, y que había hundido su barco, porque él lo consideraba perdido, debido a la abrumadora superioridad del enemigo, pero que había respetado la neutralidad del Uruguay hundiendo su barco una milla afuera del límite de las aguas territoriales uruguayas. Agregó que estaba muy agradecido por la cortesía con que había sido recibido en este país.



En estas circunstancias, el abajo firmante bajó a su camarote y llamó a sus oficiales Ttes. Juan C. López, Elverildo Viera y José P. Natero con los que conferenció respecto al caso del capitán del acorazado alemán, llegando a la conclusión de que a éste, como oficial superior de la Armada Alemana que iba en una lancha de su barco, con bandera de guerra, no había razón para impedirle que siguiera el rumbo que deseaba.

El Capitán del GRAF SPEE preguntó si teníamos cañones, y al contestársele afirmativamente, replicó que "si lo deseábamos, podíamos hundir su lancha", pero el abajo firmante le informó que estaba en plena libertad de actuar como él deseaba. El capitán del GRAF SPEE y los oficiales a bordo de su lancha se despidieron de los oficiales a bordo de nuestro barco, en una forma muy cordial. Después de lo acontecido, puse rumbo a este puerto, donde di un informe verbal de lo que había sucedido al Inspector General, y luego, por indicación suya, en la misma forma, al Ministro de Defensa Nacional allí presente. Luego redacté este informe como se me ordenó.

Antes de terminarlo, debo informar al Inspector General que la conversación mantenida con el Capitán del GRAF SPEE tuvo lugar en francés".

Entre este informe oficial del Teniente Sghirla escrito en aquel momento y el relato del General Campos, que publicó en su libro unos diez años después, en 1952, hay diferencias apreciables. En un esfuerzo para conciliar estas diferencias, pedí al Sr. Ricardo Filloy que entrevistara al General Campos por segunda vez, y que tratara de localizar al Teniente Sghirla.

El vio a ambos y me escribió lo siguiente:

"El General Campos insistió en afirmar que el informe de Sghirla le había llegado después de medianoche, y que le había sido transmitido verbalmente por el Inspector General de Marina, Contralmirante Schroeder, quién, al mismo tiempo, le trajo el informe escrito por Sghirla antes de medianoche y que ha sido reproducido anteriormente. En cuanto al resto, el General confirmó que, siendo imposible hablar con el Dr. Guani por teléfono a esa hora tan avanzada de la noche, había llamado directamente al Presidente de la República, General Baldomir, en su residencia, para consultarle. Este último había aprobado de plano su punto de vista y también lo actuado por el Teniente Sghirla. También recibí una carta del General Campos confirmando lo anterior. Tiene una caligrafía clara, y el General anota que tiene 83 años de edad.

Pero él no recordaba que el Teniente Sghirla (como afirma este último) le dio un informe verbal, a él y al Dr. Guani, a hora mucho más temprana, después de haber informado al Contralmirante Schroeder, en seguida de desembarcar de su barco en el muelle situado frente a la Inspección General de Marina (como declaró Sghirla, ver más adelante).\*

\* Nos hace notar el Gral. Campos que el dato acerca de su edad no viene al caso, pues la información fue tomada del Diario que llevaba en el momento de la batalla. Además, con respecto a la aseveración del Comandante Sghirla, el Gral. Campos nos ha escrito al leer este testimonio: "Yo no vi al Dr. Guani entonces, puesto que de haber estado allí no habría tenido que buscarlo más tarde cuando la novedad llegó a mí por conducto del Contralmirante Schroeder, a fin de resolver el incidente con la actitud del Capitán Langsdorff. Todo esto surge de los apuntes frescos de mi Diario".



En cuanto a las otras opiniones de Sghirla, Filloy informó lo siguiente en una extensa carta:

“Respecto a los puntos ya mencionados, Sghirla había confirmado que después de la entrevista a bordo con el Capitán Langsdorff, ya referida, había llevado a su barco a muelle sin demora, a donde llegó a las 9 de la noche. Sghirla declaró que su entrevista con el Contralmirante Schröder se realizó en el despacho de este último alrededor de las 9 y 30 y que Schröder, habiendo escuchado su relato, había invitado al General Campos y al Dr. Guani a venir al mismo. Sghirla había repetido su informe verbal para ellos, y al terminar, el Dr. Guani lo felicitó por su acertada decisión. (El Comandante Sghirla me envió un memorándum que confirma todo lo que antecede). Recordaba bien que el General Campos había estado allí y luego telefoneado al Presidente, General Balmorir, quien, como se lo dijo Filloy, había estado esa tarde en la fortaleza del Cerro de Montevideo, para observar los movimientos de todos los barcos. Sghirla agregó que se deducía que ésta fue la primer información que todos estos personajes habían oído sobre el hecho de que el Capitán Langsdorff estaba sano y salvo, ya que ellos habían supuesto que había perecido en la explosión del GRAF SPEE.

Sghirla volvió a hacer notar que no se había comunicado por radio con el Inspector General de Marina (para consultarlo) y que su decisión de informar al Capitán Langsdorff que era libre de hacer lo que deseaba, había sido tomada por su propia iniciativa en consulta con sus oficiales, como estaba en su informe.

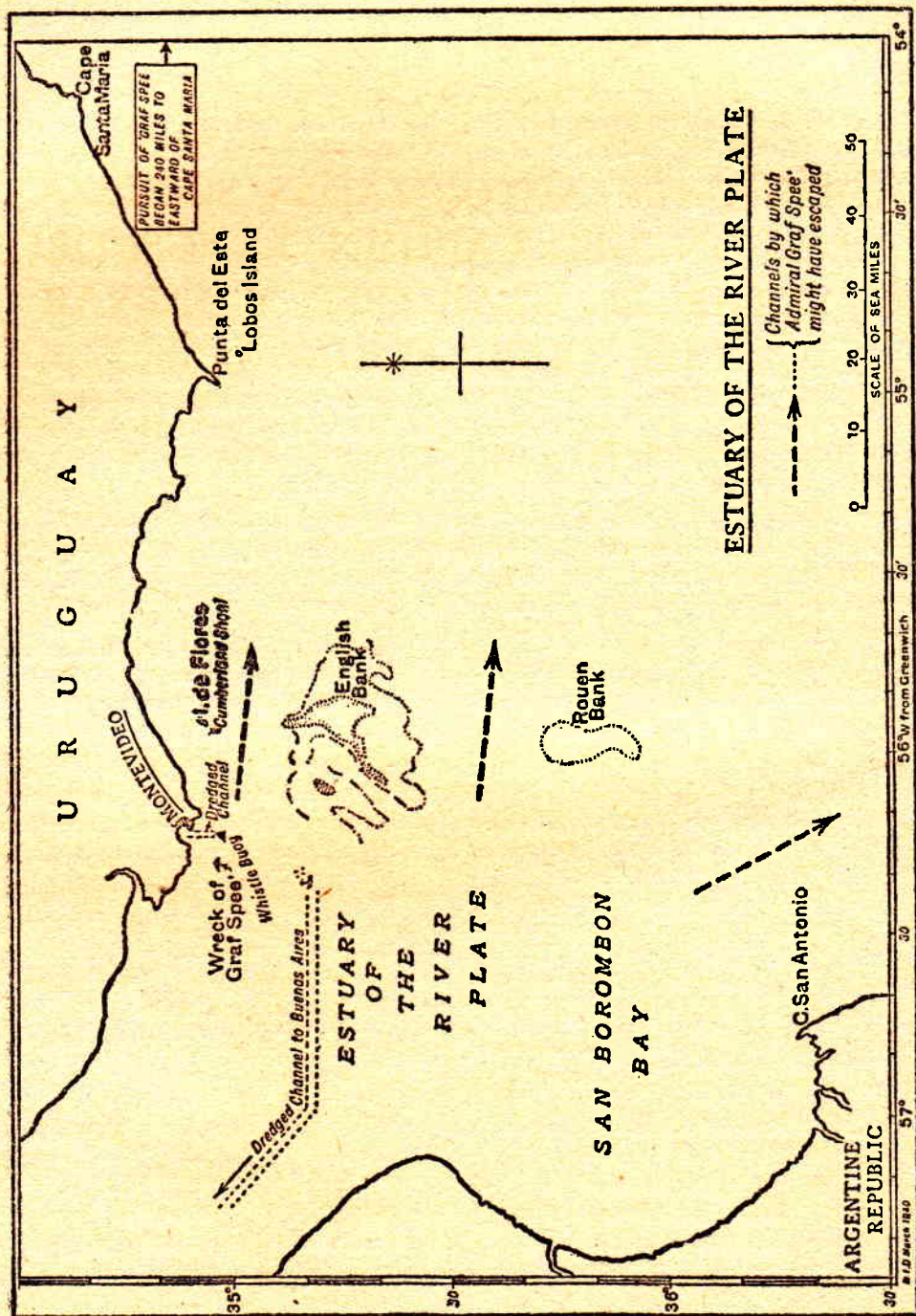
Agregó que, como dos de estos oficiales eran expertos en hidrografía, habían decidido sin demora, medir la posición del GRAF SPEE y constataron que estaba fuera del límite de las tres millas y bien afuera del canal. Estos hechos contribuyeron mucho a la opinión unánime de que a Langsdorff se le debía permitir que continuara su marcha.

Luego, respecto a la tarde del 17 de diciembre, Sghirla declaró que el ZAPICAN, cuando perseguía al GRAF SPEE, había sido equipado como buque hospital de emergencia, para posibles naufragos, ya que se temía casi por seguro que habría una batalla naval. La voladura del barco los tomó por sorpresa, y ellos estaban tan cerca de las llamas del GRAF SPEE que sentían calor”.

Filloy continuó diciendo que, a pesar de que los oficiales uruguayos presentes tenían la impresión de que Langsdorff deseaba inducir a Sghirla a que lo retuviera en custodia, él está seguro de que el verdadero deseo de Langsdorff era poner en claro que él, así lo afirma Filloy, “no estaba huyendo como un fugitivo y que estaba preparado para enfrentar todas las consecuencias de su desgraciada situación”. O sea que su único motivo era dar razón de la situación de sus hombres, y que no deseaba hacer nada contrario al permiso de las autoridades uruguayas que él creía tener.

Este malentendido fue muy posible, ya que la conversación tuvo lugar en francés. Todo lo que hemos visto demuestra, una vez más, cuán difícil es escribir historia.





Posibles salidas del GRAF SPEE desde Montevideo.  
Atención del Almirantazgo Británico.



## PARTE VII

# OPINIONES AUTORIZADAS SOBRE LA DECISION DEL CAPITAN LANGSDORFF, DE VOLAR EL GRAF SPEE Y SALVAR LA TRIPULACION.

### ACTITUD DEL GOBIERNO URUGUAYO

*Comentario.* Esta parte no existe en el libro original, pero ha sido compuesta extrayendo de la historia del Tercer Día, las opiniones sobre este punto que se dan allí. El propósito ha sido evitar una larga interrupción del desarrollo de la historia relativa a los complicados acontecimientos del Tercer Día, especialmente aquellos de la tarde que preparan el climax de la decisión de Langsdorff y el principio de sabotaje del barco cuando el alba del domingo irrumpió sobre la ciudad.

Siguiendo el arreglo adoptado en el caso de las varias opiniones autorizadas sobre la Batalla del Río de la Plata, que forman la parte VI de la presente versión del libro, ha parecido conveniente en todo sentido juntar en una sección separada de este libro, algunas de las "Opiniones Autorizadas" sobre si estuvo bien o no el Capitán Langsdorff al decidir no intentar romper el bloqueo desde Montevideo, sino hacer volar su buque y salvar su tripulación.

Se ofrecen aquí seis opiniones sobre este asunto: la primera, adversa, por el historiador naval británico, Dudley Pope y luego cinco opiniones favorables, cuatro de ellas dadas por alemanes, el Almirante Raeder, Comandante Supremo de la Flota Alemana, y luego la del Almirante Krancke a cuyas opiniones sobre la batalla (como Comandante del otro acorazado de bolsillo, el ADMIRAL SCHEER) se ha dado tanta prominencia en la Parte V de este libro; y luego finalmente del lado alemán, por dos oficiales del GRAF SPEE eminentemente calificados para juzgar y quienes lo han hecho en forma tan objetiva (Wattenberg y Diggins). En quinto lugar está la opinión favorable del Comandante Lloyd Hirst, el ayudante del agregado naval en Buenos Aires, en ese entonces, cuyas varias valiosas apreciaciones sobre la acción en el estuario del Río de la Plata ya han sido reproducidas. Final-



mente debe mencionarse que esta opinión favorable fue respaldada implícitamente por Earl Mountbatten of Burma en un discurso pronunciado, cuando, como Jefe del Ministerio de Defensa visitó el Uruguay en Marzo de 1963, en el transcurso de un jira por países de Sudamérica.

### *A) Desaprobación: una británica*

El primer y adverso juicio es por el historiador naval británico Dudley Pope en su libro "The Battle of the River Plate", cuando resume las razones por las que considera que el GRAF SPEE debió haber intentado romper el bloqueo y con perspectiva de éxito:

"En primer lugar, habiendo arribado a Montevideo y desembarcado sus heridos, tanto Langsdorff como el Almirantazgo alemán en Berlín, podían haber supuesto que tenían que pasar muchas horas antes de que pudieran llegar al Comodoro Harwood refuerzos efectivos. Era obvio que el AJAX y ACHILLES, que esperaban afuera tenían que estar aún más escasos de municiones que el GRAF SPEE... Y Langsdorff no estaba ciertamente falto de combustible, en forma desesperada, pues en todo caso, el TACOMA estaba en Montevideo, tenía disponible suministros civiles y el ALTMARK estaba todavía en altamar.

Los motores y la eficiencia de combate de su buque, como él lo admitió, no fueron afectados. Al presente no estaba en condiciones de cocinar comidas calientes y habían agujeros en el casco, pero todos estaban temporalmente remendados y con palletes. Es posible que se pudiera decir que el barco no estuviera en condiciones de primera clase para enfrentar un temporal de invierno en el Atlántico Norte, pero con el ALTMARK aguardándolo en el Sur, sin que se conociera su ubicación, no había razón para que no pudiera esperar en un clima más benigno, hasta la primavera, antes de intentar regresar a Alemania.

El conocimiento de que el AJAX y el ACHILLES estaban todavía esperando afuera, no pudo ser el día 14, un gran obstáculo si Langsdorff hubiera zarpado de Montevideo en la obscuridad. El Capitán Bell había logrado llevar de vuelta a las Islas Malvinas al destrozado EXETER y los daños del GRAF SPEE, en comparación eran insignificantes. Una vez libres de las luces de la costa, las posibilidades de evadir a los cruceros eran buenas.

El Comodoro Harwood, por lo menos, no se hacía ninguna ilusión sobre las dificultades que tenía que enfrentar. Refiriéndose al 16 de Diciembre, después que el CUMBERLAND se le había unido, y unas pocas horas antes de que la hora límite expirara el próximo día, escribió con típica medida: "Las dificultades de interceptar al GRAF SPEE que tenía abiertas ante sí tantas posibilidades de acción, estoy seguro que serán comprendidas".

El dijo a su capitán, después, que consideraba sus chances de más o menos un 30 por ciento. En otras palabras que, el GRAF SPEE tenía una chance de un 70 por ciento de escapar con éxito. La cantidad exacta de municiones gastada y rema-



nente del GRAF SPEE, suministrada por el Comandante Rasenack, son proporcionadas en el Análisis del Fuego de Cañón durante la Batalla (ver apéndice III).

Se destaca que quedaban solamente 186 granadas de 11 pulgadas, es decir 31 por cañón, y en consecuencia, sólo lo suficiente para un combate de unos 40 minutos. Respecto a la sugerencia de que el GRAF SPEE pudo haber zarpado en la noche del 14 después de una estadía de unas 24 horas, debe recordarse que el CUMBERLAND, un buque más poderoso que el EXETER y con una carga completa de municiones, había llegado de las Malvinas a las 10 p. m. aquella noche. También que en sus primeros contactos con las autoridades uruguayas, se había ofrecido a Langsdorff una estadía por 48 horas en lugar de 24, cuya extensión había sido dada desde el comienzo de la guerra a la mayoría de los buques de guerra británicos que llegaban a Montevideo, como un acto de gracia y humanidad para con los oficiales y marineros que habían estado en el mar, en condiciones de guerra, durante semanas y meses. Debe recordarse que el Ministro alemán tenía la esperanza, en principio, de que el capitán Langsdorff se las arreglaría para partir al cabo de las 48 horas, es decir, no permaneciendo más tiempo que los buques británicos, como una cuestión de prestigio y a fin de no admitir la proporción de daños sufridos, y la necesidad de una estadía prolongada.

Por último, debe recordarse que ya, en el transcurso del día 14, el vigía del GRAF SPEE había informado la llegada de un acorazado de la clase del RENOWN, con el consiguiente efecto depresivo sobre la tripulación del GRAF SPEE, que estaba así preparada para lo peor, según lo refieren tanto el Comandante Rasenack como el Jefe de la Sala de Máquinas, Hans Götz.

Parecería que hubo una mayor posibilidad para un intento de salida al mar en la noche del sábado, cuando se habían completado las reparaciones más urgentes del GRAF SPEE y, de hecho, las autoridades uruguayas esperaban que el GRAF SPEE intentara romper el bloqueo aquella noche y en consecuencia prohibió cualquier movimiento de salida o entrada al puerto.

A la sugerencia de que pudo haber sido posible determinar por consulta con el Departamento de Inteligencia en Berlín, que ni el RENOWN ni el ARK ROYAL pudieran encontrarse ya en el Río de la Plata, el Teniente Diggins me contestó que lo que el Comandante Ascher creyó que había *visto*, como el hombre en el lugar de los hechos, hubiera pesado más ante el Capitán Langsdorff, como realmente lo hizo ante el Almirante Raeder en Berlín, quien nunca cuestionó el informe del Capitán Langsdorff sobre la presencia de estos buques.

Esa fue en efecto, la actitud del Almirante Raeder cuando uno de los oficiales presentes en la consulta, el Capitán Wagner, argumentó que de acuerdo a los informes disponibles del Servicio de Inteligencia, estos dos buques no podían haber llegado todavía al Río de la Plata (ver más abajo, con referencia a la opinión del Almirante Raeder).



En conclusión, puede decirse que Dudley Pope presenta el caso en forma muy convincente para la acusación como si estuviera en alguna imaginaria corte marcial para el Capitán Langsdorff, pero el caso es también presentado en forma muy convincente para la defensa, por el Comandante Lloyd Hirst, según se registra más adelante.

### *B) Aprobación: cuatro alemanas y una británica*

Transcribo primero la opinión del Almirante Raeder Comandante Supremo de la Flota Alemana 1928-43 en su libro "La lucha por el Mar".

"El Capitán Langsdorff informó entonces que poderosas fuerzas enemigas estaban esperando fuera del estuario del Río de la Plata. Este informe era en realidad erróneo y estaba basado en una maniobra hecha por el Servicio de Inteligencia Británico con el propósito deliberado de confundir y que, emitiendo falsos mensajes, dieron al Capitán Langsdorff la impresión de que, en el interín, fuerzas británicas navales muy superiores, incluyendo un portaaviones y un buque de guerra habían sido concentradas fuera del estuario. En realidad los refuerzos británicos estaban todavía muy lejos. Pero ni el Capitán Langsdorff ni el Comando de Operaciones Navales sabían esto...

Hitler estuvo de acuerdo con mi sugerencia de que debía permitir al Capitán Langsdorff proceder como él lo intentaba y dijo que la internación de su buque estaba fuera de la cuestión. Hitler estaba muy en favor del intento de romper el bloqueo y tenía la esperanza de que, por lo menos, ello tendría un éxito parcial en la medida de las pérdidas enemigas al llevarse a cabo el intento. La decisión final tenía que ser dejada, por supuesto, al Capitán Langsdorff, el único que estaba en posición de juzgar las condiciones sobre el lugar y que conocía lo que le quedaba a su buque, de poder combatiivo. El Capitán Langsdorff llegó, en verdad, a la conclusión de que no había esperanza de abrirse camino hacia el mar abierto o de inferir ningún daño considerable a las fuerzas del enemigo, que él presumía que eran mucho más poderosas, especialmente en vista del hecho de que, después de su largo combate con los tres cruceros enemigos, el GRAF SPEE había quedado escaso de municiones. En el esperado enfrentamiento con una fuerza enemiga muy superior su buque sería combatido hasta quedar indefenso, pero, había un peligro de que en las aguas poco profundas del Río de la Plata no se pudiera hundir, en cuyo caso era posible que cayera en manos enemigas con todo su equipo.

El Capitán Langsdorff, en consecuencia, decidió que, sin tener en cuenta qué acción pudiera tomar el enemigo, él hundiría su barco.

Aunque yo había tratado en extenso la difícil e inesperada situación del buque con Hitler él estaba muy descontento con los resultados y expresó su desaprobación por la decisión del capitán.

Es extraño que el Almirante Raeder omita mencionar dos acontecimientos que deben haber sido decisivos en aquel entonces, en la mente del Capitán Langsdorff: que el jueves, el primer día en la bahía de Montevideo, el oficial que vigilaba en la torre del GRAF SPEE informó haber visto en el horizonte un acorazado de



la clase del RENOWN; y que nuevamente al día siguiente el Oficial de Artillería Comandante Ascher, uno de sus oficiales superiores de mayor confianza, había informado que había visto un portaaviones. Que estos sorprendentes errores eran completamente comprensibles me fue manifestado por el Almirante Sir Richard Onslow.

Por último, la declaración del Almirante Raeder de que el Comando de Operaciones Navales no sabía que los refuerzos británicos estaban todavía lejos, es inexacta. Hemos visto que en la reunión de sus consejeros más allegados, convocada por él para tratar el informe al Capitán Langsdorff y considerar las instrucciones a enviársele, un cierto Capitán Wagner propuso que se informara a Langsdorff que el Comando tenía informes del Servicio de Inteligencia, de acuerdo a los cuales tales refuerzos no podían estar todavía en las afueras del Río de la Plata. Puede agregarse aquí que el Capitán Wagner después de la guerra llegó a ser Primer Jefe de la Sección Naval del Ministerio de Defensa, y luego en 1961 el oficial de NATO al mando de las fuerzas navales aliadas del Area Norte, con el Cuartel General en Kiel hasta que se retiró en 1963.

Además tenemos la opinión del Almirante Krancke, posiblemente aún más autorizada debido a sus diversos mandos en el mar durante la guerra. Está contenida en una carta dirigida a mí.

“Cuando el GRAF SPEE se hallaba en la trampa y Langsdorff se convenció de que fuerzas muy superiores estaban en la desembocadura del Río de la Plata, su decisión de destruir, él mismo, su buque fue comprensible.

Tenía pocas municiones y para salir tenía que seguir un estrecho canal, en tanto que el enemigo que estaba esperándolo, podía moverse libremente. El GRAF SPEE podía haber hecho fuego solamente con la torrecilla de frente, mientras que el enemigo podía haberlo hecho mediante andanadas completas, de modo que el GRAF SPEE hubiera sido un buen blanco por mucho tiempo debido a su reducida velocidad (en razón de la poca profundidad de las aguas) y tenía que prever la posibilidad de quedar varado como resultado de los impactos directos. Luego no habría nada más que hacer y habría un gran peligro de que el buque cayera más tarde en mano del enemigo. Hubiera sido una lucha sin sentido con muy grandes pérdidas y sin perspectivas de éxito. En consecuencia la decisión de destruir el buque, él mismo, fue ciertamente correcta”.

Y ahora volvemos a las opiniones de dos oficiales que tuvieron papeles importantes en los trágicos acontecimientos del Tercer Día, principalmente el Capitán Wattenberg, Oficial Jefe de Navegación del GRAF SPEE que ocupaba el puesto equivalente al de Staff Officer Operations en el léxico naval inglés.

El me escribió lo siguiente:

“Langsdorff, el hombre —a pesar de su indudablemente equivocada decisión de entrar a Montevideo— está tan alto en el concepto no solamente de todos nosotros los alemanes, sino de todo el mundo, que no puede justificarse que nadie estropee ese cua-



dro. Es igualmente tan equivocado pensar que la tripulación no estuvo del todo a la altura de las circunstancias. Toda tripulación es lo que su capitán la hace... Estoy convencido de que la tripulación entera hubiera permanecido resueltamente presta para la acción, junto a su capitán, si éste en lugar de haber ordenado la destrucción del barco, hubiera ordenado la ruptura del bloqueo hacia el mar...

En este punto parece apropiado establecer lo siguiente: sabemos ahora que el Capitán Langsdorff ya había decidido en Montevideo quitarse la vida después de la destrucción del buque. La grandeza humana del capitán se muestra en que, con la muerte ante él, renunció a la fama imperécedera que hubiera alcanzado si hubiera salido con las banderas ondeantes a la última batalla y se hubiera ido con su buque y toda su tripulación al fondo del mar. Muchas mujeres y niños le están hoy agradecidos por su decisión.

Además muchos hombres de su tripulación tuvieron con ello la posibilidad —después de escapar de la internación— de tomar parte activa en la lucha de su país, para arriesgar su vida, no solamente en la creencia de la justicia de su causa, sino también en homenaje al trágico final de su hermoso acorazado y al sacrificio de la vida de su capitán que dijo a todos en una carta de despedida: "Me siento feliz de que pueda, con mi vida, impedir que pueda caer cualquier sombra imaginaria sobre el honor de la bandera... yo solo, asumo la responsabilidad de la destrucción del acorazado ADMIRAL GRAF SPEE" y con estas palabras dio la más alta impresión de su irrefutable calidad de líder verdaderamente grande, aún cuando —como lo sabemos hoy— al final fue todo en vano y sin razón".

El Capitán Wattenberg modestamente no menciona que él fue el ejemplo sobresaliente del valor que tuvo para la causa alemana la salvación de la tripulación, mejor aún, en particular, de los cincuenta oficiales altamente entrenados, casi todos los cuales hasta el número de cuarenta y cinco, escaparon realmente de la internación. Los cinco restantes habían recibido órdenes de permanecer en la Argentina, por diversas buenas razones.

El Capitán Wattenberg mismo, llegó a ser uno de los más exitosos comandantes de submarinos alemanes y en el Atlántico y en las Indias Occidentales, hundió 70.000 toneladas de barcos aliados, en su último crucero, cuya importancia puede apreciarse si se compara con las 50.000 toneladas que hundió el GRAF SPEE. También si se acepta la alta estimación del carácter de Langsdorff que deriva de sus acciones durante el raid y de su decisión de atacar a los tres cruceros acortando distancias lo más posible, entonces es probable que la consideración material de que muchos oficiales pudieron escapar de la internación para continuar la lucha pesó poco en su juicio, si se compara todo eso con la necesidad inmediata de salvar sus vidas honorablemente, para lo cual él tenía la intención de dar la suya propia. En realidad no hay ninguna constancia de que ello entrara en su mente, pero, mirado desde un punto de vista puramente táctico, en una emergencia desesperada, su decisión parecía haber sido la mejor solución práctica. El resultado fue el demostrar que "él hizo lo mejor que pudo". Raramente pueden estas palabras haber sido aplicadas con mayor verdad.



Para completar el punto de vista alemán sobre esta cuestión, es quizás oportuno transcribir el siguiente pasaje de una carta que me escribió el Comandante Diggins, referente a la estimación de Dudley Pope sobre las posibilidades que tenía el GRAF SPEE de romper el bloqueo por la noche.

“Sobre todo, él no tiene suficientemente en cuenta el hecho de que en todas las consideraciones sobre el asunto por parte del Capitán Langsdorff, pesaba la observación del Capitán Ascher, de acuerdo a la cual grandes unidades habían sido vistas en el horizonte. También hubiera sido de poca ayuda si el Alto Comando nos hubiera informado de la posición real del RENOWN y el ARK ROYAL, pues las observaciones directas de un testigo ocular como las que se creía tener entonces hubieran pesado más. Este informe del testigo ocular (Augenbeobachtung -literalmente “observación ocular”) que no fue entonces puesto en duda, iba a estar siempre en contra de la información del Alto Mando. Además existía la fuerte impresión, derivada de las tácticas de los cruceros en la batalla, que habían grandes unidades en las cercanías para respaldarlos.

Con respecto al paradero real del portaaviones ARK ROYAL y del buque de guerra RENOWN, no fue sino hasta la 1 p. m. del domingo, cuando todo el sabotaje a bordo había sido cumplido, que la Legación Alemana recibió un telegrama informando que estos dos buques acababan de entrar a Río. En cuanto al argumento corriente en la época, de que la decisión del Capitán Langsdorff se debió a la insubordinación de la tripulación del GRAF SPEE, aquel sábado de tarde, debe recordarse que el Almirante Sir Charles Woodhouse, en particular, duda enfáticamente que ello pueda ser cierto. Este punto de vista también es compartido por el Almirante McCall, que estuvo presente en Montevideo durante los cuatro días. El Almirante Woodhouse señaló que la escena en un buque de guerra británico que se hallara en puerto con órdenes de zarpar de un momento a otro, no sería tan diferente de lo que en apariencia se observaba a bordo del GRAF SPEE.

Y ahora tenemos una sexta opinión, favorable a la decisión del Capitán Langsdorff. Esta vez de un oficial británico que estaba excepcionalmente bien calificado y bien colocado para juzgar cuáles eran las posibilidades del GRAF SPEE para romper el bloqueo con algún éxito y se verá que su punto de vista era definitivamente negativo. Es la opinión del Comandante Lloyd Hirst, entonces Ayudante Naval Adjunto en Buenos Aires y en Montevideo, quien expresó asombro de que Harwood hubiera calculado como en un 70 por ciento las probabilidades del GRAF SPEE para romper el bloqueo.

“Me sorprendió muchísimo, que Harwood diera al GRAF SPEE un 70 por ciento de probabilidades para abrirse camino al mar, en combate, en caso de que pudiera hacerlo así.

Su contralor de fuego delantero había sufrido serios daños así como también el montacarga de municiones a sus armamentos secundarios.



Harwood no hubiera abierto el fuego mientras Montevideo estuviera en la línea de fuego, pero tenía tres cruceros, el CUMBERLAND, el AJAX y el ACHILLES para barrer a un barco que podía solamente contestar con una torrecilla, y, lo que es más importante tenía sus posibilidades de ataque con torpedos. Al CUMBERLAND le quedaban seis torpedos, al AJAX cuatro y al ACHILLES seis. El GRAF SPEE sería un blanco demasiado fácil, siguiendo un rumbo fijo en un canal dragado, y no podría recurrir a la acción evasiva contra torpedos que vinieran de tres diferentes ángulos.

Aún de noche el avión británico podía efectuar algún reconocimiento y dar su aviso respecto a cambios de rumbo y velocidad (no recuerdo si había luna).

No debe olvidarse que el GRAF SPEE podía solamente hacer fuego sobre un buque por vez, mientras no estuviera bien afuera del canal dragado y que si blancos posteriores lo alcanzaran en la línea de flotación y aumentara su calado, aún en forma mínima, se quedaría encallado y Harwood estaba dispuesto a combatir de cerca a fin de inutilizarlo lo más pronto posible. Lo dejó ir tan lejos en la noche del 17 de Diciembre para evitar que la ciudad pudiera sufrir las consecuencias de los tiros altos y de los rebotes de los proyectiles. De igual manera él lo hubiera combatido también hasta tres millas de la costa argentina, si se hubiera abierto camino hacia Buenos Aires".

Finalmente el punto de vista favorable fue implícitamente respaldado por Lord Mountbatten durante su visita al Uruguay, según se menciona más arriba, cuando en su discurso sobre la batalla y en la parte en que rindió tributo al Capitán Langsdorff, declaró que tuvo dos clases de coraje: el coraje *moral* de rechazar la posibilidad de romper el bloqueo enfrentando una muerte de gloriosa descripción, tal como generalmente se esperaba de él en aquel momento y en segundo lugar el coraje *físico* de afrontar su propia muerte, por su propia mano, lo que él había considerado desde el primer momento, como una condición absoluta para su decisión (a fin de probar al mundo que ella no era tomada por ninguna consideración de orden personal) y así salvar con honor las vidas de más de mil hombres de su tripulación.

En conclusión debe recalcarse que aún en el caso de que sólo uno de los dos poderosos buques que Langsdorff creía que se encontraban en las afueras del Río de la Plata, es decir el ARK ROYAL o el RENOWN hubiera estado en realidad allí, la destrucción del GRAF SPEE al intentar romper el bloqueo, sea hacia el Atlántico, o estuario arriba, era completamente segura.

Esto hubiera sucedido por la acción inmediata del cañoneo del RENOWN con sus cañones de 14 pulgadas y velocidad de 35 nudos y también con aviones que podían haber localizado rápidamente al GRAF SPEE en la madrugada, aún cuando hubiera logrado eludir los buques británicos durante la corta noche de verano.

### *C) Nota del Gobierno Uruguayo exponiendo su actitud frente al caso*

Parece conveniente dar esta declaración en la forma en que estaba contenida en una nota del Ministro uruguayo de Relaciones Exteriores, Dr. Guani, que me dirigiera como Ministro Británico, con la fecha del sábado 16 de Diciembre y que me fuera



entregada en la Legación en las últimas horas de la tarde de aquel día. Era en realidad una respuesta a una nota mía enviada al Dr. Guani el jueves (Diciembre 14), solicitándole que al GRAF SPEE se le permitiera permanecer solamente 24 horas, según lo mencionado por mí en mi narración de lo ocurrido aquel día. En consecuencia la nota del Dr. Guani justificaba el permiso de la estadía mayor de 72 horas, especialmente teniendo en cuenta el precedente del tratamiento muy benévolo que se había dado al GLASGOW por parte del Gobierno brasileño en Noviembre de 1914 cuando después de la batalla de Coronel y antes de la de las Malvinas, se le permitió permanecer una semana en Río.

Este caso iba a ser referido por el Capitán Langsdorff en su larga carta de protesta escrita aquella noche, pero en dicha carta declaraba equivocadamente que el GLASGOW "permaneció por varios días en el puerto efectuando reparaciones"! El lector puede leer referencias sobre este punto en el comentario que se halla al principio de la próxima sección "Las Consecuencias".

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Diplomática

1464/939-3659

Montevideo, 16 de Diciembre de 1939.

A Su Excelencia, Mr. Eugen Millington-Drake

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Gran Bretaña

Señor Ministro:

Cúmpleme acusar recibo a la Nota de Su Excelencia, del 14 de los corrientes, N° 105, referente a la presencia en la bahía de Montevideo del acorazado alemán GRAF SPEE y en relación con las normas de neutralidad seguidas por el Gobierno de la República.

Como su Excelencia lo señala, los Artículos 12, 14 y 17 del Cap. XIII de la Convención de La Haya de fecha 18 de Octubre de 1907 son los que han sido tomados en consideración al conceder al buque alemán un período de tiempo que exceda las 24 horas, para que puedan llevarse a cabo reparaciones suficientes como para asegurar condiciones de navegabilidad, siempre sobre la base de que de ninguna manera sea aumentado su poder de combate.

Además, el Gobierno de la República tuvo particularmente en cuenta el Artículo 8 que prohíbe a los buques beligerantes usar las bahías, caminos o aguas territoriales de países neutrales para renovar o aumentar sus suministros militares, armamentos o tripulaciones.

Se admite que dentro del sentido de dicha Convención de La Haya, se permite llevar a cabo reparaciones a fin de asegurar las condiciones de navegabilidad del buque o buques sin discriminación respecto a si los daños sufridos fueron causados por mal tiempo, fuego enemigo, o cualquier otra causa. La delegación nombrada por Gran Bretaña a la Convención de La Haya de 1907 es responsable por los Artículos 15 y 19 de dicha Convención, por los cuales se sostuvo que los buques beligerantes que buscaran refugio en aguas neutrales, para evadir la captura, el daño o la destrucción por parte de buques enemigos fueran internados y se prohibiera expresamente la reparación de daños



causados en combate. Aunque la moción británica fue respaldada por un número de otras delegaciones, el punto de vista mayoritario fue el sustentado por Rusia, de acuerdo al cual un Estado neutral no tiene por qué investigar las causas de los daños.

El Gobierno de la República mantiene, sin embargo, que a fin de cumplir debidamente con los artículos 17 y 18 arriba mencionados fueran prohibidas todas las reparaciones que pudieran aumentar la capacidad de combate del barco así como también la renovación de armamentos o cualquier otro trabajo que aumentara su poder combativo. Teniendo esto presente, se impartieron las órdenes necesarias, con fecha 14 de Diciembre para que una Comisión de Técnicos Navales examinara, sin demora, la naturaleza y extensión del daño sufrido por el buque de guerra alemán, a fin de que se le concediera el tiempo necesario para llevar a cabo en la forma más rápida posible, las reparaciones autorizadas. Numerosos precedentes históricos pueden ser citados en apoyo de esta tesis. Uno de los mejores conocido ocurrió durante la guerra mundial de 1914 cuando Holanda permitió que se efectuaran reparaciones a un submarino después de daños sufridos en combate, limitándose tales reparaciones a las necesarias para asegurar las condiciones de navegabilidad del buque sin que se aumentara de ninguna manera su poder combativo. De la misma manera el Gobierno brasileño aplicó esta norma en la guerra mencionada, en el caso de los cruceros GLASGOW y CARNARVON permitiéndoles reparar, en un puerto brasileño, daños sufridos en acción (Ver el *American Journal of International Law*, Vol. 33 N° 3, Julio 1939 páginas 471-74. H. Accioly, w.f. "Tratado de Direito Internacional Publico" Río de Janeiro 1935. Vol. III, páginas 314-15.

El Gobierno uruguayo al emitir los decretos del 14 y 15 de diciembre, una copia de los cuales tengo el gusto de adjuntar a la presente, se ha adherido estrictamente a las reglas de la Convención de La Haya.

Una vez más aseguro a Su Excelencia mi más alta estima.

A. GUANI



## PARTE VIII

# LAS CONSECUENCIAS: INMEDIATAS Y POSTERIORES DEL LADO ALEMAN Y DEL LADO BRITANICO

### *A) Inmediatas: lado alemán*

El primer acontecimiento de las Consecuencias Inmediatas en el Sector Alemán fue la publicación completa, en la prensa montevideana, de la carta de protesta del Capitán Langsdorff al Gobierno Uruguayo, la que aún cuando iba dirigida a su ministro estaba, en realidad, destinada al Ministro de Relaciones Exteriores.

Fue, efectivamente, entregada a este último junto con una nota del Ministro alemán, el domingo a las 18.30, en el preciso instante en que el GRAF SPEE comenzaba a salir de puerto. Pero a pesar de esta diplomática nota adjunta, el Dr. Guani rehusó enterarse de su contenido, puesto que el Capitán del GRAF SPEE no ocupaba cargo oficial alguno (no así el Ministro alemán) para dirigirle una protesta.

También debió haberse resentido de que la carta hubiera sido entregada a la prensa, pasándole por alto, por así decirlo, apareciendo en su forma completa en los periódicos uruguayos de esa mañana.

La carta la reproduce el General Campos en su libro, y se ofrece completa a continuación, ya que es importante como declaración convincente y evidentemente sincera de la causa alemana, aunque polemística, como se verá a través de mis comentarios. No hubiera sido motivo de ofensa, salvo por una cláusula, a la cual se aferró, y sobre la cual escribió indignados artículos la prensa uruguaya.



Montevideo, 17 de Diciembre de 1939.

ALMIRANTE GRAF SPEE

Al Ministro Alemán, Otto Langmann.

Excelencia:

Antes de abandonar el puerto, deseo expresar por vuestro intermedio, mi más profunda gratitud por las innumerables demostraciones de pesar y sentimientos caballerescos del pueblo uruguayo hacia mis valientes muertos y heridos. demostraciones y sentimientos éstos que aún continúan demostrándose. Nunca olvidaré estas manifestaciones del pueblo uruguayo.

Al mismo tiempo deseo expresar mi profunda gratitud a las autoridades, tanto por las rápidas medidas de ayuda tomadas desde el momento de la inesperada llegada del GRAF SPEE como también por la eficaz atención prestada a mis heridos y los honores rendidos a mis muertos.

Fue muy a mi pesar que, en medio de estas demostraciones de verdadero sentimiento humano, surgiera una nota discordante.

1. Por razones que me fueran comunicadas por usted, relativas a su entrevista con el Ministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay, encuéntrome abocado a tomar como final e irrevocable, el tiempo límite fijado para las 20 horas del día 17 de Diciembre de 1939, antes del cual el ALMIRANTE GRAF SPEE debe zarpar, aún cuando las reparaciones vitalmente necesarias para la buena navegación de éste no puedan completarse para esa fecha.

Yo, por lo tanto, dejo constancia aquí, de una protesta formal contra la decisión tomada por el Gobierno Uruguayo. Baso mi protesta sobre los puntos siguientes:

2. De acuerdo al Artículo 17, Capítulo XIII, de la Convención de La Haya, se concede permiso a los barcos de guerra de poderes beligerantes, para permanecer en un puerto neutral el tiempo necesario para llevar a cabo las reparaciones esenciales para la segura navegación de dichos barcos. Hubo un precedente tal en 1914, en Sud América. Durante varias semanas el buque británico GLASGOW permaneció en puerto por reparaciones.

Luego de una experta inspección, solicité un período de 15 (quince) días para hacer reparar los daños que afectaban la buena marcha de mi barco.

La comisión de expertos, enviada por el gobierno uruguayo pudo comprobar, mientras se hallaba a bordo, de que la potencialidad combatiente de mi barco (me refiero a sus máquinas y armamento) había sufrido tan poco que no se necesitaba el período de tiempo que pidiera originalmente, a fin de aumentar su fuerza combativa. Dicha comisión pudo verificar que el casco de mi barco encontrábase evidentemente averiado, la reparación del cual era esencial para su buena marcha.

Esta comisión pudo apreciar, además, que las instalaciones y hornos en la cocina encontrábanse averiadas y que era primordial (si se tiene en cuenta el gran número de tripulantes que llevaba) de que éstas funcionaran antes de pensar en pasar un largo período en alta mar. En el Artículo 17, Capítulo XIII de la Convención de La Haya, se hace referencia a averías similares. En base a la comunicación que le hiciera Su Excelencia, el Ministro del Exterior, la comisión de expertos nombrada por el Ministro de Defensa declaró que un período de setenta y dos horas bastaría para reparar las averías. La decisión del Gabinete Uruguayo se basó en esa declaración.



A pesar de denodados esfuerzos, no fue posible, dentro del límite de tiempo concedido, reparar las averías de mi barco con los implementos que a nuestra disposición había en el Uruguay. Esto pudo haberse averiguado, sin duda alguna en cualquier momento, si se hubiera llevado a cabo, a bordo, una segunda investigación.

3. Declaro aquí formalmente que el contratante encargado de reparar las averías de mi barco se vio obstaculizado por las autoridades portuarias de Montevideo. A ninguno de los hombres contratados se les permitió, el día 16 de diciembre, subir a bordo después de las seis de la tarde por espacio de algunas horas. Tal permiso fue finalmente autorizado sólo después que intervino un funcionario de la legación alemana.

Declaro aquí que la decisión tomada por el gobierno uruguayo me obliga a dejar el puerto de Montevideo en un barco que no pudo ser reparado como para garantizar la máxima seguridad de su marcha. Hacerse a la mar en un barco en tales condiciones sería poner en peligro a mi tripulación (arriba de mil hombres) por negligencia. Cuando digo "peligro" no me refiero al que pudiera resultar durante una acción contra el enemigo, sino, puramente, al que inevitablemente amenazaría al barco en tales condiciones navegando en alta mar.

4. La decisión tomada por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay es, por consiguiente, una flagrante violación a los esfuerzos realizados para humanizar la guerra, y que llevó a la firma del tratado de la Convención Internacional de La Haya. No puedo explicarme la evidente diferencia entre la actitud del pueblo uruguayo y la de sus autoridades —excepto en el caso mencionado en el párrafo 3— donde se sugiere que se habría ejercido presión por parte de los mencionados grupos.

Yo, por mi parte, aún cuando hubiera estado dentro de mis posibilidades técnicas, me abstuve cuidadosamente de ejercer tal presión. (Esta fue la cláusula tomada como excepción - ver mi comentario anterior).

En las primeras horas de la mañana del 13 de Diciembre, entré en acción, en alta mar, contra el crucero británico EXETER. Los cruceros británicos AJAX y ACHILLES tomaron parte en ella. Luego que el EXETER fue puesto fuera de combate, decidí dirigirme al puerto de Montevideo para hacer reparar los daños causados a mi barco. Sabía que el Gobierno británico reconoce solamente la zona de las tres millas (aún en aguas rioplatenses). Tan pronto mi barco llegó a la zona sobre la cual los países contiguos al Plata alegan condominio de internación (y a pesar de la interpretación británica sobre este derecho, que yo conocía), me abstuve de seguir tomando parte en la acción por respeto a los sentimientos de los dos países amantes de la paz.

Recalco en particular el hecho de que, a pesar de encontrarme en una favorable posición técnica y a pesar de contar con buena visibilidad, no abrí fuego sobre el crucero británico estacionado fuera de la Isla de Lobos, hasta que el enemigo lo hizo sobre mi barco y el proyectil cayera cerca.

5. Desconozco el motivo de la decisión tomada por el gobierno del Uruguay; de todos modos respetaré el tiempo límite impuesto. Dado que dicho gobierno rehusó concederme tiempo para que mi barco quedara en condiciones de navegar debidamente, según se estipula en la Convención de La Haya, no estoy dispuesto a poner a mi barco (que no ha perdido en absoluto su poder combatiente durante la acción) bajo control de ese gobierno.

En estas circunstancias no me queda otra alternativa que hundirlo. Lo haré volar cerca de la costa, y si es posible, desembarcaré a mi tripulación.



La nota en general es una declaración convincente del punto de vista del Capitán Langsdorff, pero referente al crucero GLASGOW en 1914, su dato es inexacto, ya que a este barco permitiósele permanecer sólo una semana, contando desde el 15 de noviembre, cinco de cuyos días los pasó en un astillero, como lo confirma el Comandante Lloyd Hirst, quien hallábase a bordo como oficial de informaciones. El Capitán Langsdorff tampoco menciona un caso similar, el del CARNARVON, a fines de diciembre de 1914, luego de la batalla de las Islas Malvinas. Ambos casos mencionanse en la nota que el Dr. Guani dirigiera al Ministro Británico y que fuera entregada en la Legación Británica en la tarde del sábado en la que justificábase la extensión del tiempo —corto en comparación— otorgada al GRAF SPEE. Como es natural, el Capitán Langsdorff no podía tener conocimiento de esta nota del Dr. Guani.

En cuanto a las trabas de las autoridades portuarias, esto debióse, sin duda, a la iniciativa de los funcionarios directamente responsables, impulsados quizás, por sus sentimientos antinazistas, ya que el gobierno uruguayo no habría deseado ninguna clase de interferencia durante el proceso de reparación, para que de este modo el GRAF SPEE pudiera cumplir la orden de zarpar dentro de las setenta y dos horas. El General Campos da otra explicación a este hecho, a saber: que habíase tenido la intención de transportar a los operarios y al material, en una chalupa de las autoridades portuarias que había sido alquilada por la firma comercial alemana, Ribereña del Plata Ltd., pero que esto fue suspendido por considerarse tanto ilegal como contrario a los deberes de neutralidad uruguaya. Por lo tanto hubo de buscarse otra lancha para efectuar el transporte, que pudiera alquilarse bajo términos comerciales. Esto demoró alrededor de una hora, como consta en la página 63 del libro del General Campos, *Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial*.

Ha quedado pendiente el asunto de si el GRAF SPEE hubiera podido ser reparado dentro de las setenta y dos horas como para que su marcha ofreciera la mayor seguridad, según lo estipulara el Capitán Langsdorff en la nota anterior. El Capitán Klepp informóme que las reparaciones de la caldera auxiliar, esenciales para el funcionamiento de los aparatos destilador de agua y purificador de aceite, habíanse terminado el sábado al atardecer. Dióle mayor importancia al boquete de 4 metros cuadrados en la proa, no habiendo a bordo planchas de acero disponibles para cubrirlo. Parece que fueron justamente estas planchas, traídas de Buenos Aires, las que fueron demoradas por las autoridades portuarias, aunque al parecer las cocinas encontrábanse aún sin reparar. La magnitud del daño causado durante la batalla se apreciará en mis comentarios del informe de los expertos uruguayos y en el informe completo de las averías enviado a Berlín.

Una cosa es cierta y es que si el GRAF SPEE hubiera demorado su partida hasta después del lunes por la noche, su destino estaba sellado, ya que el martes llegaban al Plata el ARK ROYAL y el RENOWN.



En cuanto a la amistosa actitud del pueblo uruguayo, distinta a la de su gobierno, como lo recalcará el Capitán Langsdorff en su carta, es posible que su impresión en este aspecto debióse principalmente a la natural actitud respetuosa de la muchedumbre que presencié la procesión del funeral y a la cortesía también natural del pueblo uruguayo, ante todo como individuos, frente a un oficial superior, de alto rango, que había tomado parte en una tremenda batalla.

Pero la actitud general en ese momento está, a mi parecer, descripta con más precisión por el Capitán Daniel, agente de la Línea Houlder, quien declaró que la policía marítima hubo de mantener alejada a la muchedumbre de las lanchas del GRAF SPEE cuando éstas hallábanse en el muelle, para evitar activas manifestaciones de desagrado.

Además, habíasele comunicado al Capitán Langsdorff, a su llegada, de que el sentimiento general era hostil, dado que desde la primera mañana éste habíale dicho al Capitán Dove que las reparaciones llevarían más tiempo del que había anticipado porque "éste no es un puerto amigo de Alemania".

## LA TRAVESIA A BUENOS AIRES

Tales fueron las reacciones que provocó la protesta del Capitán Langsdorff que fuera publicada en Montevideo en los periódicos matutinos del lunes. Pero volvamos a la tripulación del GRAF SPEE "apretados como sardinas" en los dos remolcadores GIGANTE y COLOSO, éste último llevando a remolque la barcaza CHIRIGUANA dos veces más larga, que cualquiera de los dos remolcadores. Pueden verse las tres en la serie ilustrada, cuando llegaron por fin a Buenos Aires, donde tuvieron que aguardar un buen rato fuera de puerto.

El Comandante Rasenack describe el hermoso amanecer multicolor y comenta sobre la extensión de las aguas territoriales, las que hubieran debido protegerlos.

"El alba va apuntando lentamente y yo contemplo los diversos colores en el cielo mientras el sol se levanta; cuantas veces he hecho esto durante los últimos meses, mientras me encontraba en mi puesto de acción. Quizás sea ésta la última vez por mucho tiempo. Ya estamos en el canal de boyas rumbo a Buenos Aires y nadie puede hacernos nada aquí. Pasamos el trayecto crítico durante la noche, cuando viajamos desde aguas territoriales uruguayas hasta el canal de boyas del Río de la Plata.

Los dos gobiernos sudamericanos consideran todo el estuario como aguas territoriales, aún cuando este derecho no ha sido reconocido por Gran Bretaña o por nosotros. Y lo mismo se aplica a la zona de 300 millas a lo largo de las costas sudamericanas, la que todos los estados americanos, bajo el liderazgo de los Estados Unidos, declararan como aguas neutrales hace unos dos meses. Ahora el gobierno uruguayo ha enviado una cortante nota de protesta a los gobiernos alemán y británico porque la Batalla del Río de la Plata tuvo lugar parte en el estuario y parte, incidentalmente, en esa zona neutral.



No obstante nuestro Capitán pensó nuevamente que esta nota podría afectar nuestra suerte en el sentido de que él había informado al gobierno uruguayo que su barco no podía abandonar el puerto antes de que el gobierno alemán contestara a esta protesta. Pero esto también fracasó puesto que el poderío británico era más fuerte.

(Las notas de protesta a los gobiernos británico y alemán, en el sentido mencionado más arriba, se hallan en las páginas 24 y 25 documentos N° 13 - 15 del Libro Azul original uruguayo).

Pero las primeras horas de la mañana resultaron muy frías a pesar de ser casi verano; el Sub-Oficial Willi Henningsen nos cuenta lo siguiente (en un artículo suyo que publicara el Leinen Los, el 12 de diciembre, 1962).

"Se tornó muy frío al entrar la mañana y el cocinero de a bordo preparó té caliente para todos. Cerca de las 8 de la mañana alcanzamos al remolcador que llevaba la barca a remolque y que la tarde anterior había salido delante nuestro con el resto de la tripulación. Una lancha acercóse a nuestro remolcador trayendo al Embajador alemán, Dr. Freiherr von Thermann, quien transbordó e informó a nuestro Capitán que el gobierno argentino había decidido internar a toda la tripulación. Sabíamos que el gobierno y el pueblo argentino eran muy amigos de Alemania...

Más tarde, el frío de la mañana fue precedido por ardientes rayos de sol, bajo los cuales la espera, allí, en la mañana, pareció interminable; no había, por supuesto, toldo de ninguna especie. El Comandante Rasenack nos cuenta cómo, en medio de estas penosas circunstancias, tuvo ocasión de pasar revista a la opinión que habíase formado sobre algunos de sus compañeros".

## 18 DE DICIEMBRE

Nos encontramos sentados en los remolcadores como sardinas en lata, muertos de hambre y completamente agotados. Es cerca del mediodía, y bajo los rayos de un sol de verano, distinguimos en la lejanía los contornos de Buenos Aires con sus rascacielos y depósitos de cereales. ¡Qué triste es llegar a un puerto en miserables remolcadores, mendigando ayuda y asilo! Primero anclamos en el fondeadero. Parece que no saben qué hacer con nosotros. Vienen hacia nosotros pequeñas embarcaciones cargadas de fruta y pan que nos ofrecen unos alemanes y que devoramos como lobos hambrientos. No hemos comido nada desde ayer. Hacía tiempo que no comíamos con tanto apetito. ¡Fruta y leche fresca después de cuatro meses! ¡Qué comida! La dividimos entre todos como si fuéramos hermanos sin hacer distinción de rango. Los acontecimientos de los últimos días nos han unido como si fuéramos en realidad una familia numerosa.

He aprendido a dar la justa medida a las cosas y a considerar a todos los hombres de a bordo bajo otro aspecto. Los sentimientos de muchos de ellos eran mejores de lo que yo había imaginado. Otros me desilusionaron.

Hubieron días de duras pruebas para todos nosotros y todos dejaron caer sus máscaras, mostrando sus verdaderos rostros.

Hans Götz, otro de nuestros comentaristas, suplementa la historia describiéndonos la primera visión que tuvieran de la ciudad, y comenta, como lo hiciera el Capitán Rasenack, sobre la buena acogida que dispensaban a la comida, que unos alemanes trajeran en botes.



## BUENOS AIRES, 18 DE DICIEMBRE

Llegamos a los fondeaderos de Buenos Aires alrededor de las diez y ya podemos ver los rascacielos de una ciudad de característica muy europea. Nos sentimos como abandonados en los remolcadores, pero esta sensación no duró mucho tiempo pues pronto todo el muelle ennegreció de gente y vinieron hacia nosotros barcos cargados de frutas y otras vituallas, las que, con el hambre que sentíamos, dividimos entre nosotros.

Pero las autoridades portuarias tomaron su tiempo, y por primera vez aprendimos el significado de la palabra *paciencia*. Recién por la tarde permitiéndonos atracar y desembarcar.

Cuando finalmente los remolcadores atracaron en el muelle alrededor de las 3, el Capitán Langsdorff y sus oficiales superiores fueron los primeros en desembarcar y de inmediato se les enseñó los periódicos matutinos bonaerenses; en la serie de ilustraciones podemos verle leyéndolos junto con el Segundo Comandante, Capitán Kay, que mira sobre su hombro izquierdo, en tanto el Comandante Wattenberg, a su derecha, lee otro de los periódicos. El Capitán Langsdorff halla que se le ataca como un cobarde y traidor a la tradición del mar porque no se había hundido con su barco. Esto cayóle como un golpe, ya que había esperado un gran recibimiento de parte de los argentinos.

Ahora, con treinta y siete de sus hombres sepultados en suelo uruguayo, veintiocho hospitalizados y cuatro encarcelados en Montevideo y el resto retenidos en la Argentina, consideró que su deber estaba tocando casi a su fin.

Quedaba, sin embargo, una tarea más para realizar y era impedir, si era posible el internamiento de su tripulación. Durante el día presentáronse delegaciones ante el gobierno argentino alegando que, ahora que la tripulación del GRAF SPEE componíase de marineros náufragos, éstos no estaban sujetos a internamiento.

Este relato está tomado del libro de Dudley Pope, pero Willi Henningsen, testigo ocular, nos describe el desembarco:

Alrededor de las 3 de la tarde, nuestro remolcador dirigióse rápidamente hacia el muelle del Hotel de Inmigrantes y entramos en "una tierra libre y de perspectivas ilimitadas". Cuando declaramos en detalle nuestros respectivos rangos, los funcionarios argentinos confundieronse tanto que no pudieron traducir al castellano palabras como "Oberstabagefreiten" (Yeoman of Signals - Cabo de Señales), pero eso no nos preocupó. Todo lo que queríamos era estar tranquilos y descansar.

Entrada la tarde 800 hombres ya habían sido alojados en el Hotel de Inmigrantes, edificio de tres plantas que podía alojar más de mil inmigrantes, construido frente a un jardín muy bien cuidado. Nuestros 800 hombres ocuparon tres espaciosos dormitorios con camas de hierro colocadas a un metro de distancia, aproximadamente, una de las otras. Los oficiales y sub Oficiales ocuparon edificios contiguos en el Arsenal de Marina. A las 7 de la tarde dióse la orden de "Silencio a bordo". Luego de 120 días y noches de desasosiego, pudimos, por primera vez, dormir toda la noche.

El relato de Hans Götz es muy similar cuando dice que estaban contentos de tener un techo sobre sus cabezas y verdaderas camas en donde poder dormir, "cansados como perros" como estaban.



## MARTES 19 DE DICIEMBRE

Esa mañana, el Consejo de Ministros de la Argentina, durante una temprana sesión, decidió que la tripulación fuera internada y que el Gobierno alemán corriera con los gastos. El resultado del decreto fue publicado de inmediato y podrá hallarse en el apéndice IV, tal como fuera redactado en inglés en un telegrama dirigido al Ministerio del Exterior por el Embajador británico en Buenos Aires, Sir Esmond Ovey.

De manera que comenzó de inmediato el dificultoso proceso de anotar a toda la tripulación para su internamiento, tarea ésta realizada por funcionarios administrativos argentinos, quienes no estaban en absoluto familiarizados con los términos navales alemanes, de manera que el proceso fue naturalmente lento. Hans Götz escribe:

## BUENOS AIRES, 19 DE DICIEMBRE

Durante el día toda la tripulación fue anotada por las autoridades de inmigración. Se nos informó que podíamos escribir a nuestra patria por intermedio de la línea aérea Cóndor. Así lo hicimos de inmediato, puesto que nuestros familiares no habían tenido noticias nuestras durante los últimos cuatro meses. Ahora, al menos, podríamos tranquilizarlos.

De las listas redactadas entonces, sólo debe interesarnos la de los oficiales, la que aparece más adelante. La lista lleva la firma de un funcionario argentino, A. Muniz, la que sin duda consiguió en ese entonces, el Agregado Naval Británico. Está reproducida del libro del extinto Lord Strabolgi, titulado "La Batalla del Río de la Plata", publicado en el verano de 1940.

Este libro publicóse más o menos en la misma época que el del Comandante Campbell, con el que no debe confundirse. El libro de Campbell titulábase "La Batalla del Plata"; o sea que éste utilizó la descripción de la Batalla como "El Plata", adoptada por el Almirantazgo británico. Lord Strabolgi, el primero en obtener el título, fue una notabilidad, conocido antes de la guerra como el Teniente Comandante J. N. Kenworthy, miembro del Parlamento por Central Hull, quien fue quizás, entre sus miembros, el que más preguntas presentara.

De los cincuenta oficiales del GRAF SPEE, sólo aparecen en esta lista los nombres de los treinta y nueve internados en la Argentina. Los de los once oficiales restantes aparecerán más adelante. Los que tienen el mismo grado están colocados en orden alfabético. Por ejemplo, entre los Capitanes de Corbeta (grado próximo al de Teniente Comandante),\* el de Wattenberg aparece último con el número 10, aunque era el oficial superior en ese grado, y de hecho el N° 4 a bordo.

\* N. del E.: Capitán de Corbeta representa el mismo grado que Teniente Comandante, o sea "Lieutenant Commander".



De estos cincuenta oficiales (treinta y nueve en la lista) seis que quedaron en Montevideo y los cinco oficiales de la Marina Mercante ya mencionados, cuarenta y cuatro escaparían a los seis meses y sólo seis quedarían en internamiento, de acuerdo a instrucciones recibidas de Berlín, los que fueron repatriados a Alemania en Febrero de 1946.

<i>Nº de Orden</i>	<i>Grado</i>	<i>Apellido</i>	<i>Nombre</i>
1.	Kapt.z. See	Langsdorff	Hans
2.	Kapt.z. See	Kay	Walter
3.	Freg. Kapt.	Ascher	Paul
4.	Korv. Kapt.	Fuchs	Hans
5.	Korv. Kapt.	Höpfner	Robert
6.	Korv. Kapt. (Ing.)	Klepp	Karl
7.	Korv. Kapt.	Meusemann	Kurt
8.	Korv. Kapt. (Ing.)	Mueller	Albert
9.	Korv. Kapt. (v)	Nakoetter	Heinrich
10.	Korv. Kapt.	Wattenberg	Jürgen
11.	Kaptlttn.	Brutzer	Gerfried
12.	Mar. Stabsartz	Dr. Haerting	Friedrich
13.	Kaptlttn.	Kuhn	Joachim
14.	Mar. Stabsartz	Dr. Peerenboom	Oskar
15.	Kaptlttn.	Reckhoff	Johann
16.	Kaptlttn.	Schiebusch	Günter
17.	Kaptlttn.	Ziegler	Kurt
18.	Obltn. z. See	v. Carlowitz-Hartzisch	Hans-Georg
19.	Obltn. z. See (Ing.)	Foerster	Fritz
20.	Mar. Ob. Ass. Arzt	Dr. Habel	Rolf
21.	Obltn. (Ing.)	Liebing	Erich
22.	Obltn. z. See	Hasenack	Friedrich-Wilhelm
23.	Obltn. (F)	Spiering	Detlef
24.	Obltn. (Ing.)	Schieber	Alexander
25.	Obltn. z. See	Vagt	Karl-Heinrich
26.	Ltn. z. See	Bludau	Dietrich
27.	Ltn. z. See	Dietrich	Hans
28.	Ltn. V.	Drews	Herbert
29.	Ltn. M. A.	Frölich	Herbert
30.	Ltn. Ing.	Graff	Hartmuth
31.	Ltn. N.	Habelt	Erich
32.	Ltn. z. See	Kumer	Heinz
33.	Ltn. z. See	Mumm	Dietrich
34.	Ltn. z. See	Kottman	Hermann
35.	Ltn. z. See	Tatsch	Georg
36.	Ltn. z. See	Rickeberg	Wolfgang
37.	Ltn. z. See	Schwebke	Hans-Joachim
38.	Ltn. z. See	Sparbier	Hartwig
39.	Mus. Matr.	Kunz	Kurt



El Ministerio de Defensa de Bonn, tuvo la cortesía, por intermedio del Contralmirante Wagner, de controlar esta lista y corregir pequeños errores; también me proporcionaron los nombres y grados de los seis oficiales que no aparecen en esta lista por haber, éstos, quedado en Montevideo. En primer término tenemos los nombres de los seis oficiales que habían quedado a pedido de la Legación Alemana, en tanto tramitábanse sus solicitudes como que debían integrar misiones alemanas en otros países americanos de habla castellana, siempre que éstos aceptaran su solicitud para entrar en ellos; estas visas, en realidad, fueron finalmente rechazadas en razón de que estos hombres debían ser considerados como ex combatientes.

1.	Kplt.	Fromme	Gerhard
2.	Kplt.	Hirseman	Helmuth
3.	Obltn. z. See	Diggins	Kurt (Ayudante del Capitán Langsdorff)
4.	Obltn. z. See	Schauenburg	Rolf
5.	Ltn. z. See	Klette	Hans-Günther

Además de éstos, un sexto oficial de línea, el primer cirujano, Doctor Kertzen-dorff, que permaneciera en Montevideo para colaborar en el cuidado de los marineros gravemente heridos que habían quedado en el Hospital Militar.

Finalmente los otros cinco oficiales no mencionados en la lista de Buenos Aires, los oficiales reservistas de la marina mercante, que habían subido a bordo en Wilhelmshaven, momentos antes de que el GRAF SPEE zarpara. Estos también habían quedado en Montevideo. Sus nombres mencionanse aquí para que la lista quede completa.

#### De la Línea Hamburgo América

Teniente Bruno Herzberg  
Teniente Werner Dittmann  
Teniente Paul Sörensen

#### De la Línea Hamburgo Sud América

Teniente Gerhard Ulpts

#### De la Línea Africa

Teniente Heinrich Schünemann

### EL SUICIDIO DEL CAPITAN LANGSDORFF Y SU ULTIMA CARTA

Durante el atardecer de ese martes, Langsdorff pensó que debía dirigir unas palabras en privado a su tripulación. Como no había disponible un salón suficientemente grande, vióse obligado a hablar al aire libre y repetir su discurso cuatro veces a un reducido grupo ya que tampoco pudo conseguirse un altoparlante, aunque ésto quizás hubiera sido imprudente, por razones de seguridad. Se ve claramente como lo hizo en la serie ilustrada. En el plano posterior puede verse a algunos de los tripulantes mantener en distancia a personas no autorizadas.

En cuanto a la esencia de lo que dijo, leamos primero lo que dice Dudley Pope en su libro:



Varían considerablemente los relatos posteriores de lo que dijo a sus hombres... Todos ellos concuerdan en una cosa, y es que sus palabras finales dirigidas a los hombres allí reunidos frente a él fueron:

“Hace unos días fue vuestro triste deber, tributar los últimos honores a vuestros camaradas muertos. Quizás tengan que llevar a cabo una tarea similar en un futuro próximo”.

Solamente unos pocos oficiales entendieron totalmente el significado de sus palabras... Luego de dar las buenas noches a su tripulación y saludarlos militarmente al antiguo estilo naval (no al estilo nazi), retiróse acompañado de algunos de sus oficiales superiores. Cuando se le aproximaron los corresponsales de prensa, dijo con su acostumbrada cortesía: “Esta noche no tengo novedades para ustedes, pero quizás por la mañana haya una muy importante”.

Luego de conversar con él, durante tres horas, sus oficiales abandonaron la habitación. Aún no era medianoche, cuando Langsdorff sentóse ante su escritorio a escribir tres cartas. Una a su esposa, otra a sus padres y una tercera al Baron von Thermann...

Terminada y sellada esta última carta, Langsdorff desplegó una bandera de la Marina Alemana, y sacó su revólver.

Hans Götz, que también escuchara el discurso, nos dice que no se dio cuenta, junto con otros, del significado de ciertas cosas que el Capitán dijera.

#### BUENOS AIRES, 19 DE DICIEMBRE

Al atardecer el Capitán dirigióse nuevamente a nosotros; en un tono de sincera camaradería expresó su satisfacción por el amplio recibimiento que recibíamos en la Argentina y porque nuestro Destino encontrábase en buenas manos. Los germano-argentinos residentes en la Argentina velarían por nosotros y nos ayudarían en todo sentido. Al finalizar su discurso recordó a nuestro barco. Declaró que para hacer frente a futuras críticas, no le había faltado valor para pelear, aún contra un enemigo dominante y buscar una honorable tumba de marino, pero de haberlo hecho así, nosotros hubiéramos perecido con él. Nadie entendió lo que realmente quiso decir, y de que éstas serían las últimas palabras que nos dirigiría. Había cumplido con su última tarea y mil jóvenes le agradecerían por hallarse aún con vida.

El Comandante Rasenack completa el cuadro así:

Por la tarde también reunióse con algunos de sus oficiales y amigos de la colonia alemana. Encontrábase animado y alegre como no lo habíamos visto hacía mucho tiempo, de manera que ninguno de nosotros abrigó sospecha alguna. Sólo un caballero, que según nos enteramos más tarde, pertenecía a la Embajada Alemana y a quien nuestro Capitán pidiera una pistola, habíale dicho a uno de nuestros oficiales: “Cuide a su Capitán esta noche”.



Por último tenemos el relato del joven oficial Hans Dietrich, que fuera ascendido a Teniente en Buenos Aires. Cito el siguiente pasaje extraído de una extensa y muy interesante carta que me escribiera en 1962, cuando encontrábase de Consejero en la Embajada Alemana de Addis Abeba.

Después que Kurt Diggins, Ayudante del Capitán Langsdorff, fuera transferido a la Embajada Alemana en Montevideo, fui nombrado su sucesor. La noche anterior a su muerte pasó el Capitán Langsdorff con la mayoría de nuestros oficiales superiores, con el Consejero de la Embajada Alemana en Buenos Aires y conmigo, en el cuarto de los oficiales superiores, en el Arsenal, cerca de la Dársena Norte, donde nos encontrábamos internados. El resto de la tripulación había sido alojada en un edificio contiguo, el Hotel de Inmigrantes, raramente utilizado en esos días.

El Capitán Langsdorff actuó con naturalidad hasta que nos retiramos a descansar alrededor de la media noche. Fui el último en retirarme, y al pasar frente a la ventana de su cuarto, en la planta baja, lo ví escribiendo ante su escritorio.

### MIÉRCOLES, 20 DE DICIEMBRE

El Teniente Dietrich continúa su historia como sigue:

Cuando entré a su cuarto a la mañana siguiente, poco después del desayuno y luego de haber golpeado a su puerta, en vano, dos veces, lo hallé con su uniforme de gala tendido sobre la bandera del GRAF SPEE. Habíase pegado un tiro en la sien derecha, y su mano derecha había dejado de empuñar la pistola.

No necesito mencionar la impresión que me causó hallar muerto al Capitán Langsdorff. Era muy respetado por todos nosotros, pues era un hombre magnífico, con grandes cualidades intelectuales, sensato y sensible, un caballero *par excellence*.

Creo no equivocarme al recordar que Ascher, el primer Oficial de Torpedos al mencionar más tarde que fue terrible para él haber tenido que dar su pistola al Capitán Langsdorff, quien habíasela pedido con el pretexto de utilizarla como arma de defensa en caso de necesidad.

Langsdorff no se quitó la vida hasta asegurarse de que la tripulación del barco encontrábase debidamente internada. Deseaba probar con su muerte, como escribiera en su última carta, de que su decisión al no aceptar otra batalla no se debía a falta de coraje.

Rasenack narra algo muy parecido:

Por la mañana lo encontraron de uniforme bañado en sangre, sobre la misma bandera que pocos días antes flameara en el mástil del GRAF SPEE en su último viaje.



De modo que nuestro Capitán siguió el destino de su barco al que había sacrificado sólo para salvar a su tripulación, demostrando una vez más su capacidad como Capitán cuando consiguió llevar a su tripulación en remolcadores a la Argentina. Una vez en Buenos Aires no podía hacer nada más por sus hombres o su patria. Alemania había perdido a uno de sus mejores hombres.

Debe mencionarse otro comentario, esta vez el de un marinero. Esa tarde la tripulación desfiló frente al cuerpo de su Capitán, en su último homenaje, como lo contara Hans Götz:

### BUENOS AIRES, 20 DE DICIEMBRE

Nos conmovió profundamente la noticia que recibimos de nuestro Oficial superior, de que nuestro muy venerado Capitán habíase quitado la vida con una pistola durante la noche, de modo que de acuerdo a viejas tradiciones, habíase hundido con su barco. Esa misma tarde desfilamos, muy emocionados, frente a su ataúd.

Como los dos pasajes que escribieran Dietrich y Rasenack anticipan lo que el mismo Langsdorff iría a dejar en claro en su última carta dirigida al Embajador Alemán, cabe aquí reproducirla. Esta fue publicada varios días más tarde. La carta encontrábase en su cuarto, sobre el escritorio, junto con otras dos, una dirigida a sus padres y la otra a su esposa.

Al Embajador, Buenos Aires.

19 de Diciembre, 1939.

Excelencia:

Luego de una larga lucha interior, llegué a la grave decisión de echar a pique al acorazado de bolsillo GRAF SPEE, para evitar que cayera en manos enemigas. Estoy seguro de que, considerando las circunstancias, ésta era la única solución a adoptar, luego de haber conducido a mi barco a la trampa de Montevideo. Hubiera sido un fracaso completo cualquier tentativa de hacerse a la mar con las municiones que quedaban. Y sin embargo, solamente en alta mar podía echar el barco a pique, luego de utilizar esas municiones restantes, para impedir que cayera en manos del enemigo.

Antes de exponer a mi barco al peligro de caer en parte o completamente en manos del enemigo, he decidido no luchar sino destruir el armamento y hundir el barco.

Era evidente que esta decisión mía podría ser mal interpretada, ya fuera intencional o inconscientemente, por personas ajenas a mis motivos, y atribuírla en parte o por completo a motivos personales, por lo tanto, decidí, desde un principio, sufrir las consecuencias que esta decisión llevara implicada, puesto que un Capitán, con sentido del honor, no puede separar su propio destino al de su barco.

Postergué mi decisión lo más que pude mientras me sentí responsable por el bienestar de la tripulación bajo mis órdenes. Luego de la decisión tomada por el gobierno argentino en el día de hoy, no puedo hacer nada más por la tripulación de mi barco.



Tampoco podré tomar parte activa en el conflicto actual de mi patria. Ahora sólo puedo probar, con mi muerte, que los soldados del Tercer Reich, encuéntranse prontos a morir por el honor de su bandera.

Solamente yo soy el responsable del hundimiento del acorazado de bolsillo ALMIRANTE GRAF SPEE. Soy feliz al poder evitar, pagando con mi vida, cualquier reproche que pudiera hacerse sobre el honor de la bandera. Iré al encuentro de mi destino con inquebrantable fe por la causa y el futuro de la patria y de mi Führer.

Escribo esta carta a Vuestra Excelencia en la quietud de la noche, luego de reflexionar con calma, a fin de que pueda informar a mis oficiales superiores y contradecir cualquier rumor público, si así fuere necesario.

(firmado) LANGSDORFF  
Oficial Comandante del acorazado de bolsillo  
ADMIRAL GRAF SPEE

¿Y cuál fue la reacción del público en general en Buenos Aires? Como lo vaticinara el Capitán Langsdorff, cuando hablara a los periodistas la tarde anterior, hubo "una gran noticia" para ellos esa mañana, la que colmó la primera edición de los periódicos vespertinos. La impresión que causara al público en general, hállese documentada en las últimas palabras escritas en el Cuaderno de Bitácora del GRAF SPEE, firmado por el oficial de mando de dicho barco, Capitán Walter Kay. Las palabras en alemán y su firma están reproducidas en fotografías incluídas en este libro y que traducidas dicen así:

"El efecto moral que la muerte voluntaria del Capitán Langsdorff dejara en la opinión pública argentina ha sido extraordinario, extendiéndose asimismo a aquellos círculos que anteriormente habíanse mostrado hostiles hacia nosotros".

Quizás sea éste el momento apropiado para citar aquí la impresión que dejara en el Conde Mountbatten de Burma, cuando éste visitó al Uruguay en marzo de 1963, y estudiara nuevamente la historia del GRAF SPEE, previo a su visita, con miras al discurso que esperábase de él. Al finalizar dicho discurso y rendir homenaje al Capitán Langsdorff, seguido de otro al Almirante Harwood, declaró que el primero había tenido el coraje *moral* de rehuir el final espectacular que en general esperábase de él, y el coraje *físico* de enfrentar la muerte, la que, desde un principio había considerado parte esencial para salvar a su tripulación y evitar otra batalla.

JUEVES, 21 DE DICIEMBRE

Los funerales del Capitán Langsdorff tuvieron lugar en el día de hoy, escribe Rasenack:



“Toda la población de Buenos Aires pareció adherirse a nuestro duelo. Una enorme muchedumbre invadió las calles que corren entre el Arsenal y la Plaza del Retiro, y cientos de personas pasaron frente al féretro”.

Hans Götz ofrece un relato aún más conmovedor:

#### BUENOS AIRES, 21 DE DICIEMBRE

“Nuestro Capitán fue acompañado a su última morada por una compacta muchedumbre. Las mujeres depositaron en nuestras manos ofrendas florales. Dos Capitanes mercantes ingleses también colocaron coronas mientras nos hallábamos parados al borde de la tumba”.

El único capitán británico, que en realidad estuvo presente y depositara una corona, fue el Capitán Pottinger. Esta equivocación de Götz debióse, quizás, a que el misionero, Canónigo Brady, que generalmente usaba gorra y chaqueta navales, depositara otra corona en nombre de las misiones a los marinos.

El Capitán Pottinger pudo dar las gracias al Capitán Kay, quien, como es natural, había asumido a su cargo el comando de la tripulación. Como tal permaneció a la cabeza del féretro, junto al Embajador alemán, Herr von Thermann. Es por esta razón que no aparece en la solemne fotografía del funeral en la serie ilustrada. Los tres oficiales superiores en primera fila, son, de izquierda a derecha: el Ingeniero Comandante Karl Klepp y los Comandantes Paul Ascher y Jürgen Wattenberg.

#### INTERNACION DEL TACOMA

Ahora debèmos retroceder al último incidente del sector alemán, al que podría llamársele Consecuencias Inmediatas, el destino del TACOMA. Cuando Harwood entró al puerto de Montevideo, el 3 de enero, vio allí al TACOMA, que había sido internado dos días antes.

Es interesante conocer la serie de acontecimientos que llevarán a este internamiento, según se registra en el Libro Azul uruguayo, desde el momento en que el barco fuera hallado anclado fuera de puerto, el 21 de noviembre al amanecer, ya que ilustra los problemas que existían en esos momentos en los puertos neutrales de Sud América, y en particular los esfuerzos realizados por las autoridades uruguayas para dar cumplimiento a los mismos. Interrogado esa mañana, a bordo, el Capitán Konow había informado que su barco, contaba con una tripulación de sesenta y dos hombres, de 5.013 toneladas, que pertenecía a la Línea Hamburgo Sud América, y que venía de Talcahuano, Chile, de donde había zarpado el 9 de noviembre. Informó asimismo que llevaba un cargamento en tránsito y que de no haber sido por fuerza mayor, no hubiera necesitado entrar a puerto. Que ello debíase a la escasez de combustible, ya que sólo contaba con 450.000 kilogramos y que, como el



barco navegando consumía 50.000 kilogramos en veinticuatro horas, tenía combustible sólo para nueve días de viaje. Por eso había decidido cargar, por lo menos 1.500.000 kilogramos.

Al continuar interrogándosele declaró que no estaba en la Reserva Naval de Guerra de su patria y que no había a bordo armas, municiones o explosivos. Luego pidiósele que firmara una nota en la que se le prohibía hacer uso de su aparato de radio, mientras permaneciera en puerto o en aguas uruguayas; alistar tripulación o tropas en dicho puerto o aguas, o embarcar contrabando beligerante o cualquier otro material que pudiera convertir a su barco en un buque corsario mercante o de guerra. Por último, que no debería cargar combustible sin un permiso especial del Gobierno.

Este permiso lo solicitaron los agentes locales marítimos del TACOMA de la conocida firma Compañía Sud Americana de Comercio, S. A., Ribereña del Plata, quienes presentaron un pedido a la ANCAP (Administración Nacional de Combustibles Alcohol y Portland), para que el Ministerio de Industria permitiera abastecer al TACOMA con 1.600.000 kilogramos de combustible. Esta cantidad hubiera sido suficiente para un viaje de treinta y dos días. Una travesía directa de Montevideo a Hamburgo, en tiempos de paz y en ese tipo de barco, hubiera llevado, a lo sumo, unos veinte días, pero era obvio que el TACOMA tendría que dar un gran rodeo, pasando por Faroes, antes de llegar a las costas noruegas. Por lo tanto, la cantidad solicitada era abundante pero no exagerada.

No obstante hubo cierta demora debido, aparentemente, a la excesiva cantidad de combustible solicitado y a una protesta presentada por la Legación alemana a los efectos de que el TACOMA navegaría directamente a Hamburgo sin entrar a otro puerto, concediéndosele el permiso, en consideración al largo viaje que estaría obligado a realizar. De modo que el 13 de diciembre, el mismo día de la Batalla del Plata, el TACOMA dirigíase al muelle abastecedor de combustible, para cargar la cantidad solicitada, volviendo al puerto de entrada el 14 de diciembre, donde se le puede ver cerca del GRAF SPEE en la serie ilustrada. Se verá que es un buque marino mercante, de líneas modernas, según considerábanse en aquellos días, y había sido construído en Hamburgo en 1930, por el Deutsche Werft y matriculado por Lloyds' como un barco de 8.268 toneladas brutas.

Su nombre requiere cierta explicación. No era, como pudiera suponerse, un nombre latinoamericano, sino el de un próspero puerto al sur de Seattle, en Puget Sound, región famosa por sus hermosos paisajes de aguas y montañas. El nombre es una corrupción de la palabra "Tahoma", nombre indio dado al Monte Rainier, volcán de 15.000 pies de altura, cubierto por nieves perpetuas, y que puede divisarse a unas cincuenta millas al Este. Terminada la guerra, el TACOMA sería la primera unidad de una nueva línea naviera del estado; todavía efectúa, con regularidad, viajes a puertos europeos.



Volviendo a los acontecimientos de las Consecuencias Inmediatas de esos días, cuando el 17 de diciembre, al atardecer, el TACOMA fue obligado a volver a puerto luego de haber transbordado a casi toda la tripulación del GRAF SPEE y salir sin el permiso de rigor, para embarcarlos en los remolcadores argentinos, fue, como es natural, estrictamente custodiado en tanto su situación era objeto de consideración. Efectivamente, el 31 de diciembre a las 6 y 30 de la mañana, su Capitán, Hans Konow, recibía un aviso a los efectos de que como auxiliar beligerante, su barco debía zarpar dentro de las 24 horas, de lo contrario sería internado.

El Ministro alemán envió de inmediato una enérgica nota de protesta, declarando que las actividades del TACOMA, el 17 de diciembre habían sido de carácter humanitario. Esto trajo como consecuencia una punzante respuesta del Dr. Guani, en la que rechazaba ésta denuncia con energía y algo de sarcasmo. Esta nota suya está reproducida del Libro Azul uruguayo que ejemplifica los términos enérgicos con los que el Dr. Guani no vaciló en dirigirse al Ministro alemán, en ese momento en que gobiernos más poderosos, trataron a los representantes alemanes con deferencia. Quizás la actitud del Dr. Guani, en general, había sido reforzada desde el punto de vista interno, por el enorme entusiasmo del pueblo uruguayo al dar la bienvenida al Contralmirante Harwood, unos días antes, como se describiera anteriormente.

He aquí la nota (en la que se omite una parte preliminar de poca importancia):

Excelencia:

Permítaseme discrepar con las opiniones emitidas por la Legación Alemana, ya expuestas antes. No puede considerarse como ayuda de carácter humanitario, según lo afirma Su Excelencia, el acto de transborde y transporte de la tripulación del ALMIRANTE GRAF SPEE, según llevóse a cabo antes de su partida y subsiguiente hundimiento en aguas territoriales uruguayas.

1. Porque los actos de referencia efectuáronse, según consta en el informe respectivo, de acuerdo a las indicaciones hechas al Capitán del TACOMA por el Capitán de este barco de guerra en nuestro puerto.

2. Porque es indiscutible que dicho Capitán había previsto, cuando dio órdenes al Capitán del TACOMA, para que tomara tales medidas, el destino que aguardaría al barco de guerra GRAF SPEE unas horas más tarde, que fue, como bien se sabe, su hundimiento.

3. Todos conocen la petición que, con el evidente propósito de evitar internamiento, fuera formulada por la Embajada Alemana en Buenos Aires a la llegada de la tripulación del GRAF SPEE a ese país, en el sentido de que los integrantes de dicha tripulación fueran considerados náufragos por el Gobierno de la Argentina.

4. El gobierno argentino rechazó categóricamente este aspecto de los hechos (ver su decreto de 19 de diciembre, 1939). Es evidente, por lo tanto, que al efectuarse el acto de transferir y transportar a la tripulación del citado TACOMA, en nuestro puerto, ya existía la intención de evitar su internamiento en Buenos Aires. Esta fue la interpretación que dieran al asunto los Representantes Diplomáticos Alemanes y que las autoridades argentinas no aceptaran.



5. ¿Cuál fue entonces el propósito de la maniobra comenzada en Montevideo? Simplemente intentar la libertad de los oficiales y marineros de la tripulación del ALMIRANTE GRAF SPEE a su llegada a Buenos Aires, para permitirles de este modo volver, sin dificultad, a sus actividades como miembros de las fuerzas armadas alemanas.

6. En tales circunstancias, ¿fue o no fue éste un acto de violación a los principios de neutralidad que nos gobiernan?, a saber, el refugio que la tripulación buscara en el TACOMA. ¿Fue o no fue éste un acto evidente de complicidad por parte del buque alemán TACOMA, llevado a cabo en nuestras aguas en las circunstancias ya mencionadas?

La contestación obvia a esta pregunta es que el barco mercante mencionado transformóse, con las maniobras que realizara durante su permanencia en Montevideo, en lo que de hecho era, un barco de guerra auxiliar.

Los gobiernos neutrales, tales como el nuestro, están obligados, de acuerdo al Artículo 25 de la Convención de La Haya, a ejercer la más estricta vigilancia para que los reglamentos de neutralidad no sean violados en sus puertos o aguas territoriales. Existe además otra obligación aún más estricta; el Gobierno de la República, en su Decreto del 5 de Setiembre de 1939, declarábase neutral en esta guerra.

Vistas las circunstancias, el Gobierno del Uruguay no podía adoptar ninguna otra actitud que la dictada por las circunstancias anteriores y por los principios neutrales que gobiernan a la guerra en el mar.

No obstante, el Gobierno de la República se complace, en esta ocasión, en poder repetir que, al aplicar los reglamentos estipulados en la Convención de La Haya, mencionados anteriormente, lo ha hecho en base al Artículo 26 de la misma, según la cual la ejecución de esos derechos por un poder, no puede considerarse como un acto hostil.

### ***B) Inmediatas: lado británico***

Finalizado el capítulo sobre las Consecuencias Inmediatas en el Sector Alemán, pasemos al Británico.

### **EL VIAJE DEL EXETER A LAS MALVINAS**

En primer término tenemos el viaje del EXETER a las Malvinas, averiado como estaba, según me escribiera el Capitán Bell; contóme asimismo que el Ministro Argentino de Marina, habíale enviado un telegrama en el cual le ofrecía todo tipo de reparaciones y ayuda en su base naval de Puerto Militar, veinte millas al Este del gran puerto comercial de Bahía Blanca, que él había rechazado muy agradecido. Este puerto era, evidentemente, más conveniente que las Malvinas por encontrarse a menos de un tercio de distancia de donde se hallaban, además de que evitarían el mal tiempo que indudablemente encontrarían más al Sur, próximo a esas islas azotadas por el viento.



Me dirigí al Embajador argentino en Londres, Almirante Hartung, solicitándole hiciera investigar en los archivos del Ministerio de Marina y tratar de hallar el mensaje telegráfico enviado al EXETER pero a pesar de la invalorable insistencia del Embajador, con quien colaboró el Agregado Naval, Capitán Sánchez Sañudo, la búsqueda resultó infructuosa.

He aquí la carta que el Capitán Bell me escribiera sobre este ofrecimiento:

“Usted me pregunta a qué hora recibí el ofrecimiento de las autoridades navales argentinas. No pudo haber sido antes de que ellos recibieran informes sobre la acción y luego de que nosotros sufriéramos muchos daños y bajas. Pudo haber sido al día siguiente de la batalla. La señal indicaba Bahía Blanca, pero probablemente significaba Puerto Militar, donde contaban con todo su equipo de reparaciones. Estábamos a una distancia de unas trescientas a cuatrocientas millas, alrededor de veinte horas de viaje a una velocidad de 18 nudos, en tanto que el trayecto a las Malvinas era algo menos de 1.000 millas, a donde llegamos el sábado 16 de diciembre al mediodía.

(El Capitán Bell calcula en millas marítimas, la distancia a las Malvinas en alrededor de 1.200 millas).

“El gesto del Ministro argentino de la Marina fue, por supuesto, sumamente amistoso (pero no el que pudiera tomar en consideración un marino británico corriente). La tentación de salvar a los heridos graves es, en realidad muy grande, pero ¿dónde termina el sentido humanitario y comienza el deber? Pienso que haber buscado ayuda en un puerto neutral hubiera sido admitir, en parte, una derrota. Contábamos con averías, sí, pero no estábamos derrotados, y si esos proyectiles de 11 pulgadas no hubieran caído directamente en las torres A y B —los dos impactos más certeros en cien— hubiéramos continuado la acción. No, nunca pensé en aceptar el ofrecimiento. Como estaban las cosas, el EXETER vivió para luchar de nuevo. (Contra los japoneses).

Mi principal preocupación, la tarde de la acción, fue si accidentalmente al obscurecer, tropezaría nuevamente con el GRAF SPEE, dado que estaba firmemente convencido que estaría retrocediendo mar adentro, rumbo al Sur. (Nunca pasó por mi mente que pudiera entrar a un puerto neutral). Recuérdese que yo no tenía cañones con que hacer fuego, tanto es así que, cuando más tarde, ese mismo día, divisé humo hacia estribor, cambié de rumbo por un rato. Cuando un tanque británico llegó a Port Stanley poco después que yo, me enteré por su Capitán de que él también había visto humo alrededor de la misma hora en que lo había visto yo, y que, como yo, habíase apresurado a cambiar de rumbo ¡creyendo que el EXETER era el GRAF SPEE!

Otra de mis preocupaciones era el mastelero de proa. Las jarcias habían sido arrasadas por los proyectiles y con el balanceo del barco, éste se balanceaba como una gigantesca vara de bambú, temí que se rompiera y derrumbara. Pensé en la posibilidad de cortarlo, pero recapacitando, ví que era una operación muy arriesgada y no deseaba agregar más bajas a mi lista de heridos. El tiempo no estuvo muy malo durante la travesía, pero cuanto más al Sur marchábamos menos calmo tornábase”.



Pero hay que recordar que cuando el segundo impacto directo del GRAF SPEE dio en el EXETER, dejando inoperante las dos torres delanteras y matando a todos aquellos que se hallaban sobre el puente, excepto al Capitán Bell y a otro de sus hombres, el primero sintió un gran dolor en los ojos sin aparentes heridas. El mismo nos describe ahora la operación que fue necesario practicarle bajo las condiciones más rudimentarias.

“Otra de mis preocupaciones fueron mis ojos. Los dos, como usted sabe, tenían diminutas astillas de acero en el iris las que me impedían ver bien y causaban dolor. Como me pregunta de qué modo fue esto solucionado entonces, le informaré al respecto. Debe recordarse que las astillas eran realmente muy diminutas, más pequeñas que la punta de una delgada aguja. La llamada operación fue fantástica.

O bien fue la tarde del día de la acción o al día siguiente, que pedí a mi cirujano, Teniente Lancashire, que viera si podía hacerle algo a mis ojos, pues no sólo estaban las astillas allí sino que el petróleo que había emanado del tanque perforado del avión me había rociado profusamente, lo que produjo una inflamación general. De modo que nos instalamos en el salón de los oficiales que estaba en tinieblas. Allí, sentado en una silla, mientras el ordenanza blandía una linterna común, con la que iluminaba mis ojos, Lancashire púsose a trabajar con un poco de cocaína y una pinza”.

Y ahora, el mismo Cirujano-Comandante Lancashire describe la operación:

“Era muy tarde —posiblemente bien entrada la noche— cuando el Capitán Bell bajó y me preguntó si podía hacerme de tiempo y echar un vistazo a sus ojos. Entramos al cuarto de los oficiales. Pedí al ordenanza que sostuviera una linterna eléctrica mientras yo examinaba el daño causado. Pude ver numerosos fragmentos metálicos en ambos ojos, pero en uno más que en el otro. Dije que haría lo posible por extraerlos con el escaso equipo a mi disposición. Habría que colocar un parche y vendar los ojos después de la operación. De modo que era evidente que no había que pensar en operar ambos ojos en esta ocasión, y propuse tratar primero el que estaba en peores condiciones. Recordé al Capitán que Nelson se había manejado bastante bien con un solo ojo y que él tampoco parecía andar muy mal.

Luego me puse a trabajar, pero pronto me percaté de que, con el movimiento del barco —y nos estábamos balanceando bastante— mi tarea no iba a ser muy fácil. El haz de luz de la linterna del ordenanza enfocaba en todas direcciones excepto donde yo la necesitaba. Sin embargo el Capitán encontrábase de excelente humor y sugirió de que si todos nos balanceábamos al unísono, todo marcharía bien. Está demás decir que ningún cirujano tendrá mejor paciente. Los ojos quedaron muy doloridos por largo tiempo, pero el Capitán se sometió periódicamente al lavado de los ojos y a otras curaciones, y di gracias de que la infección estuviera bajo control.

Llegamos a las Islas Malvinas sin novedad y el Capitán Bell pasó unos días en casa del Gobernador, el extinto Sir Herbert Henniker-Heaton. Al día siguiente de nuestra llegada pude extraer las astillas del otro ojo, clavo que esta vez la operación resultó mucho más fácil”.



El Capitán Bell continúa su relato:

"Sin embargo, el cirujano tuvo éxito, aunque la inflamación continuó y mis ojos quedaron doloridos por espacio de una semana. Pero Su Excelencia (el extinto Sir Herbert Henniker-Heaton) me alojó en la casa de Gobierno donde guardé cama por uno o dos días, con los ojos cubiertos con compresas frías. Como usted bien dice, hubiera sido sorprendente hallar un oculista en las Malvinas, pero aún más sorprendente fue encontrar en el ACHILLES, un conocido cirujano oftálmico oriundo de Auckland. Cuando el mencionado barco visitó Port Stanley, antes de regresar a Nueva Zelanda, este oculista examinó mis ojos, declarándolos un cien por ciento bien, excepto por una pequeña cicatriz. Era el cirujano, Teniente C. A. Pittar, y cuenta la historia que era el más renombrado oculista en Auckland, y que acababa de dejar su consultorio y a sus pacientes, para unirse al ACHILLES.

Pero mi mayor preocupación eran los muertos y heridos. Habían muerto tantos compañeros excelentes. La ansiedad por mantener con vida a los casos más graves nunca me abandonó. No estoy seguro cuando fue que llegó a las Malvinas el equipo del hospital de Buenos Aires, quizás una quincena más tarde, pero sí recuerdo que vinieron en el cómico paquebote que acostumbraba a hacer la travesía de Montevideo a las Malvinas. ¿Es que alguien elogió alguna vez al pequeño hospital en Port Stanley? Hicieron milagros y ningún elogio sería demasiado".

Es obvio que al hacer tal elogio, el Capitán Bell deseaba incluir al grupo y material enviados desde Buenos Aires por el Embajador británico, Sir Esmond Ovey, quien contó con la eficaz colaboración del Agregado Naval. El grupo estaba encabezado por el extinto Dr. J. H. Petty, oficial superior del Hospital Británico e incluía varias enfermeras, equipo de rayos X y otros.

Ni la versión oficial de la *Historia de la Segunda Guerra Mundial* ni el libro de Churchill, *La Segunda Guerra Mundial*, mencionan la lesión que sufriera el Capitán Bell en sus ojos.

El cómico paquebote mencionado anteriormente, era el LAFONIA de la Compañía de las Islas Malvinas, así nombrado en memoria de un famoso pionero mercante y terrateniente británico, Samuel Lafone (1805-71), quien había llevado a cabo muchas actividades de gran beneficio para los países del Río de la Plata y las Islas Malvinas.

El EXETER había llegado a las Malvinas el sábado 16 de diciembre; el AJAX y el ACHILLES, que habían abandonado el Plata, al día siguiente de la explosión, es decir el lunes 18 de diciembre, continuaron su marcha tranquilamente llegando a las Malvinas el 21, seguidos del CUMBERLAND, que lo hizo el 24. Como se podrá imaginar, con la proximidad de la Navidad, este fue un período de descanso y regocijo, excepto en el EXETER, que había perdido cinco oficiales y cincuenta y seis marineros, sin contar con las enormes averías que había recibido,



y cuyas reparaciones, para que éste quedara provisoriamente en orden, requerirían mucho trabajo. Veremos más adelante cuánto deseaba Winston Churchill que éstas se llevaran a cabo.

La única preocupación fundamental la constituía el acorazado de bolsillo ALMIRANTE SCHEER, el que se creía se encontraría en algún punto del Atlántico Sur. Se recordará que todos los componentes de la escuadra de Harwood habían creído que el acorazado de bolsillo que apareciera muy temprano, la mañana del 13 de diciembre, era el ALMIRANTE SCHEER, hasta que recibieron la señal radial de Langsdorff, firmada GRAF SPEE, pidiendo que se recogieran los botes del viejo barco mercante SHAKESPEARE.

El entonces joven secretario del Capitán Woodhouse, ahora, Capitán Woolf, con un alto cargo en la administración del Almirantazgo, escribióme sobre este punto, contándome que el Almirante Harwood, en su mensaje de Navidad a sus oficiales y hombres dijo:

"Christmas comes but once a year  
And when it comes it brings good cheer;  
We pray to God that is all it brings  
And not the ADMIRAL SCHEER".

(Navidad sólo viene una vez al año  
Y al hacerlo trae regocijo;  
Rogamos a Dios que sea ésto todo lo que traiga,  
Y no al ALMIRANTE SCHEER).

Durante estos días el mismo Harwood estuvo intensamente ocupado preparando su informe sobre toda la historia, comenzando con el descubrimiento del paradero del GRAF SPEE, gracias a las angustiosas señales del DORIC STAR y del TAIROA, el 2 y 3 de diciembre, terminando su informe sobre cómo los hombres y el material habían resistido la prueba de la batalla, su opinión sobre la acción en sí y lo que debía tenerse en cuenta en el futuro. Firmaría este informe exactamente el 31 de diciembre (pero no se publicó en el London Gazette hasta Junio de 1947).

#### *Nómina de Honores y Premios al Valor*

Primero hubo de redactarse la nómina de Honores. Puede resumirse como sigue:

EXETER	—	Oficiales	muertos	5
			heridos	3
		Marineros	muertos	56
			heridos	20
AJAX	—	Marineros	muertos	7
			heridos	2
ACHILLES	—	Marineros	muertos	4
			heridos	3



Luego la de los Premios al Valor; aquí daremos sólo los nombres de aquellos con mención (están reproducidos del libro de Lord Strabolgi, "La Batalla del Río de la Plata", ya mencionado).

### *La Orden por Servicios Distinguidos*

EVERETT, Capitán de Navío Douglas H., M. B. E., Marina Real H. M. S. AJAX,  
NEAME, Cap. de Fragata Douglas, M. L., Marina Real, H. M. S., ACHILLES,  
GRAHAM, Cap. de Fragata Robert R., Marina Real, H. M. S. EXETER,

quienes, como Segundos Comandantes de sus respectivos barcos, habían hecho todo lo posible, durante los largos meses de espera, por entrenar a la perfección a sus barcos y tripulaciones, para que pudieran resistir la prueba de la batalla, cuando llegara el día de la acción, alentando a todos con su buena voluntad, ejemplo y estímulo.

DE'ATH, Teniente Ian Dudley, Infantería de Marina, H. M. S. AJAX, quien estando a cargo de una torre cuando un proyectil de 11 pulgadas traspasó la cámara de maniobras de abajo, dirigióse de inmediato hacia la escotilla, que había sido abierta por el viento, y estaba vomitando chispas y humo, para encontrar el origen del daño. Dio las órdenes necesarias para asegurar la protección de las municiones e hizo todo lo posible para que la torre pudiera operar nuevamente. Demostró con ello un admirable ejemplo de coraje y presencia de ánimo.

WASHBOURN, Teniente Richard E., Marina Real, H. M. S. ACHILLES, quien, al comienzo de la acción, cuando varias esquirlas hicieron impacto en la torre de control, matando al instante a tres hombres e hiriendo a otros dos dentro de la torre, y aún cuando él mismo encontráse herido en la cabeza a causa de una esquirla que lo dejó aturdido y mató al hombre que se encontraba a sus espaldas, continuó controlando el principal armamento con la más completa calma. Fue un magnífico ejemplo para el resto de la tripulación de esa torre, quienes permanecieron en sus puestos y no dieron importancia al incidente. De este modo el control primordial continuó accionando, consiguiendo enviar gran cantidad de impactos sobre el enemigo durante el resto de la acción.

SIMMS, Comandante (E) Charles E., Marina Real, H. M. S. EXETER, quien, con su celo y energía consiguió que las máquinas funcionaran a máxima velocidad en tiempo record, y debido a sus completos conocimientos del barco y perfecta organización, evitó el daño. Su calma y alegre temperamento fue un espléndido ejemplo para sus compañeros.

### *La Cruz por Servicios Distinguidos*

CAMERON, Guardiamarina, Archibald, Marina Real, H. M. S. EXETER, quien, al explotar un proyectil de 11 pulgadas sobre una cajonada de municiones, y prenderse fuego, con gran calma y precisión dio orden a dos hombres de la cuadrilla, a cargo de los cañones, que buscáran refugio. El almacén explotó hiriendo a otros e incendiando otro almacén. Tan pronto como el fuego mayor menguó, él sofocó las llamas del maderamen con la ayuda de un marinero de primera. Luego ambos arrojaron fuera de borda los proyectiles que aún no habían explotado. Estos aún estaban candentes,



sus cápsulas de bronce se habían perdido o partido. La capa de municiones del fondo no se había quemado y éstas también fueron arrojadas por la borda. Durante la acción demostró la más completa serenidad y poseer infinidad de recursos. Jamás dejó de sacar el mejor partido de sus artilleros.

Las apreciaciones del Contralmirante Harwood encierran, como se verá en los siguientes párrafos de su informe, un mayor conocimiento de los hechos.

82. "En base a lo que yo mismo sé y a los informes de los Capitanes, hay muchas historias de valor, devoción y eficiencia, lo que demuestra que los barcos de Su Majestad han sido sometidos al máximo entrenamiento y están completamente preparados como para hacer frente a las muchas y diversas exigencias de una batalla. De acuerdo al mensaje 1755 del 16 de diciembre, enviado por el Almirantazgo, presento por separado, una lista de oficiales y marineros a quienes considero especialmente merecedores de un premio. Hago notar, sin embargo, que el nivel en general ha sido tan alto, que la preparación de esta lista ha resultado muy difícil.

83. Desearía asimismo, dejar constancia del honor que se me confirió y el placer que sentí al llevar a la acción uno de los barcos de su Majestad, de la División de Nueva Zelandia y concuerdo ampliamente con el Comandante del H. M. S. ACHILLES, cuando en el párrafo 27 de su informe observa que Nueva Zelandia tiene toda la razón al sentirse orgullosa de sus marinos durante su bautismo de fuego.

84. Además es muy satisfactorio para mí poder informarle que las maquinarias y equipos en general, de los barcos de Su Majestad, resultaron altamente eficientes y muy capaces de soportar el prolongado esfuerzo necesario durante una batalla".

Cumplida esta importante labor el Contralmirante Harwood partió en el AJAX rumbo al Río de la Plata inmediatamente después de Año Nuevo, acompañado por el ACHILLES, llegando al estuario en las primeras horas del 3 de Enero. Su propósito era el de visitar Montevideo por cuarenta y ocho horas a donde llegó en el AJAX, en tanto el Capitán Parry marchaba a Buenos Aires en el ACHILLES.

Harwood, que era ya una figura popular por sus anteriores visitas a Montevideo, antes de la guerra, recibió, como podrá imaginarse un caluroso recibimiento del pueblo en particular, y sus oficiales y hombres fueron aclamados dondequiera que fueran. También en Buenos Aires, el Capitán Parry, sus oficiales y hombres tuvieron una triunfal acogida especialmente de parte de la numerosa comunidad inglesa residente allí.

En cuanto a Montevideo, hay una descripción muy vívida del Capitán Daniel, en el curso de la carta ya mencionada, descripción ésta más objetiva quizás, de la que yo hubiera podido proporcionar, dado que Daniel había participado en la mayoría de los actos junto con el Contralmirante Harwood. Comienza con el solemne acto realizado al depositar una corona al pie del Monumento a Artigas, el héroe



nacional del Uruguay, en la Plaza Independencia, la plaza principal de la ciudad vieja. En esta ocasión tuvo lugar una enorme manifestación popular.

He aquí lo que escribe el Capitán Daniel:

“Tres semanas después de la batalla, el crucero británico AJAX vino aquí por cuarenta y ocho horas para cargar combustible. Mostraba pocas trazas de sus cicatrices de guerra, excepto por unos pequeños parches acá y allá y un relleno provisorio de madera colocado en un gran boquete del mamparo de la cubierta de popa, que resultara de la explosión de una granada en la cabina del Almirante. Todo lo que quedó de los efectos personales del Almirante fueron parte de la chaqueta de un uniforme y alguna de sus medallas. El resto había desaparecido.

Si usted hubiera podido ver en qué forma estos uruguayos recibieron al crucero británico, su corazón se hubiera llenado de alegría. Vinieron en masa dando vivas y enarbolando el pabellón militar de la Gran Bretaña. Recibieron al barco con gran alborozo, demostración ésta de mayores proporciones que la que hubiera recibido en su propia patria. Fue un espectáculo realmente triunfal.

El Almirante es un hombre fornido, de cara rojiza y bien parecido, el prototipo del marinero jovial y cordial. Habla suficiente castellano como para poder hacer chistes y la gente quedó encantada con él, tanto es así que lo vitoreaban donde quiera que se presentara”.

El resultado inmediato de estas visitas y la despedidas de Harwood a sus dos barcos, las describe Dudley Pope con algunos detalles:

“Grandes fueron los recibimientos que se les ofreció a los dos barcos. Estos se reunieron por última vez, en las afueras del Banco Inglés, el 5 de Enero. El AJAX navegó hacia Inglaterra y el Contralmirante Harwood transfirió su insignia al ACHILLES, el que durante los próximos veinticuatro días sería la nave capitana de la División Sudamericana.

Cuando llegó el momento de la partida del ACHILLES para Nueva Zelanda, donde sería reparado, llegó el crucero HAWKINS para reemplazarlo como nave capitana, y en las primeras horas del 29 de Enero el Almirante transbordó a ésta. El ACHILLES navegó hasta la entrada de Montevideo, pasando la Boya del Silbato, para recoger correspondencia, reuniéndose nuevamente con el HAWKINS al atardecer.

Luego el ACHILLES recibió un mensaje comunicándole al Capitán Parry que procediera a ejecutar órdenes previas. Había llegado el momento en que el último de los tres cruceros que luchara en la batalla del Río de la Plata diría adiós al Contralmirante Harwood, dejándolo con su insignia flameando en un barco tripulado casi totalmente por reservistas y que no tenía asociación alguna con los acontecimientos recientes.

El ACHILLES navegó junto al HAWKINS en tanto su banda ejecutaba “For He’s a Jolly Good Fellow” y la tripulación cantaba a toda voz, terminando con tres espontáneos vítores y el saludo de despedida Maori.

Momentos antes de transbordar al HAWKINS, el Contralmirante recibió una carta del Primer Lord del Almirantazgo, en la que lo felicitaba calurosamente por la dirección de la acción”.



El texto de esta carta ya ha sido publicado aquí, Parte V, bajo el subtítulo "Opiniones Autorizadas sobre la Batalla", porque a pesar de su carácter personal e informal, contenía opiniones altamente autorizadas sobre la forma en que Harwood dirigió la acción, la que había llevado a cabo de acuerdo a lo planeado por el Almirantazgo, y que él (Dudley Pope) estimó importante, ya que causó su efecto por todas partes.

Esta carta debe haber sido una gran satisfacción por no decir consuelo, para Harwood, dado la extraordinaria situación en que se encontraba él mismo, como un "odd-man out" diríamos, de acuerdo a lo que se acaba de describir.

En tanto el AJAX marchaba tranquilamente rumbo al Norte, llegando a Plymouth el 31 de Enero, el ACHILLES partía hacia el Sur, en su largo viaje de retorno a Nueva Zelandia, dando la vuelta al Cabo de Hornos. Había abandonado Auckland el 21 de Agosto de 1939, para unirse a la escuadra de Harwood, en la costa Este de Sud América.

### *C) Seis semanas más tarde, en ambos lados*

Mientras tanto, el auxiliar de la Marina Alemana, el barco que efectuaba los suministros al GRAF SPEE, el ALTMARK, estaba todavía navegando libremente por el Atlántico Sur y tenía a bordo un total de no menos de 299 prisioneros británicos. Debe recordarse que éstos habían sido transferidos a bordo de la nave, cuando se encontrara por última vez con el GRAF SPEE, entre el 6 y 7 de diciembre. La mayoría eran marineros, pero había también 12 oficiales, incluyendo a dos capitanes que habían solicitado permanecer a bordo para cuidar de sus tripulaciones. Eran los capitanes A. H. Brown, del HUNTSMAN y W. B. Starr, del TAIROA.

Todos los demás oficiales superiores habían sido retenidos en el GRAF SPEE para ser llevados a Alemania a salvo, de modo que estaban a bordo durante la batalla.

La situación a bordo no era nada agradable, como hemos visto por el relato del Capitán Brown. Esto no era de sorprender, ya que no se había previsto ninguna clase para prisioneros en el barco, antes de que zarpara de Alemania.

La nave permaneció en el Atlántico Sur, aparentemente aguardando órdenes de Alemania.

Buscarla habría sido como buscar una aguja en un pajar, ya que en su caso no había posibilidad de que un mercante enviara una señal de alarma al ser atacado. En realidad, la nave permanecía en zonas donde era difícil que fuera avistada por tales mercantes. Además era posible que se dirigiera a algún puerto neutral donde su presencia sería notada de inmediato, o si se dirigía directamente a un puerto alemán por las islas Faroes y Noruega, era casi imposible que no se notara su paso.



Sin embargo, eso es precisamente lo que la nave logró hacer cuando empezó su viaje hacia el norte el 22 de enero, lo que está relatado en síntesis por el famoso escritor naval de la época de pre-guerra, conocido con el seudónimo de Taffrail. Era en realidad el Capitán Taprell Dorling, y su narración está contenida en el libro que él escribiera para circulación privada, por cuenta de la "Blue Star Line", dueña del DORIC STAR, del cual cuarenta y siete miembros estuvieron en el ALTMARK. Se titula "La Blue Star Line: informe sobre servicios prestados desde 1939 a 1945". He aquí su relato:

"Entre los 299 prisioneros que había a bordo del ALTMARK, habían doce oficiales y cuarenta y siete marineros del DORIC STAR. Todos estos hombres se sentían desgraciados sin duda. El Capitán Dau, del ALTMARK, que tenía doce marineros del GRAF SPEE para ayudar a vigilar los prisioneros, no quería a los ingleses. Durante la Primera Guerra Mundial, había estado prisionero bastante tiempo en Inglaterra y podía ahora tomarse una revancha. Era rígido y esclavo de la disciplina, y sus cautivos estaban mal alimentados, sufrían por falta de ejercicio y de agua, y estaban hacinados en un lugar del barco "amueblado" si podía llamársele así, con camas, alfombras y cosas diversas sacadas de los barcos que habían capturado...

Hasta el 22 de Enero de 1940, el ALTMARK estuvo navegando por el Atlántico Sur, aparentemente esperando órdenes de Alemania. Luego, al poner rumbo a su patria, prosiguió hacia el Norte, cruzando el Ecuador el 31 de enero. El 9 de febrero, en algún lugar cercano a las rutas comerciales del Atlántico Norte, avistó varios buques británicos, pero logró no ser visto. El 11 de febrero avistaron los picos nevados de Islandia, y tres días después entraba en aguas territoriales noruegas, y embarcaba un "práctico" noruego, que le llevó hacia el sur, dentro del límite de tres millas.

La actitud del gobierno noruego fue inexplicable. El ALTMARK fue detenido dos veces por destructores noruegos, y por dos veces se le permitió continuar. El segundo destructor preguntó si el ALTMARK tenía personas a bordo que fueran oriundos de países beligerantes, a lo que se le contestó negativamente... Los noruegos sabían, y el mundo entero también, que habían prisioneros británicos a bordo. La única excusa que pudo haber tenido el gobierno noruego fue que el ALTMARK izó la bandera alemana, y que fue, en consecuencia, considerado como barco de guerra".\*

Antes de describir los incidentes extraordinarios que sucedieron en la costa noruega, debemos retornar al Atlántico Sur, de donde había venido el ALTMARK, y desde donde fuera seguido una semana después por el EXETER con fuerte escolta, después de reparar en las Falkland los severos daños sufridos en la batalla del Plata. Los daños eran de tal magnitud que el Almirantazgo había recomendado que el barco se reparara al finalizar la guerra.

Pero esta propuesta desagradó a Winston Churchill, que escribió lo que sigue:

"Yo estaba muy preocupado por el EXETER, y no podía aceptar la proposición de dejar la nave sin reparación en las islas Falkland, hasta el final de la guerra" (17/XII/39).

\* Ver nota, pág. 162.



"Este informe preliminar del EXETER, demuestra el fuego terrible a que estuvo expuesto y la determinación con que luchó. Refleja también mérito para el Departamento de Armadores, el que pudiera soportar descargas tan fuertes y prolongadas. Esta historia debe contarse sin demora, haciendo omisión de lo que no sea deseable (o sea, lo que no debe saber el enemigo).

¿Qué es lo que se propone respecto a las reparaciones?

¿Qué puede hacerse en las islas Falkland? Supongo que le harán remiendos suficientes como para volver a Inglaterra, para que se le reacondicione totalmente...

No deberíamos estar prontos a aceptar que no se repare el EXETER durante la guerra. Se le debería reforzar y hacérsele reparaciones interiores en todo lo que fuera posible...

Mi opinión fue acertada. El EXETER llegó al país a salvo. Tuve el honor de rendir tributo a sus valientes oficiales y a su tripulación desde su cubierta destrozada en el puerto de Plymouth.

Durante más de dos años, salió indemne en servicios distinguidos, hasta que pereció bajo el fuego japonés en la batalla del Estrecho de Sunda, en 1942".

Más adelante relataremos algo sobre la última batalla del EXETER que mencionamos.

El Capitán Bell, me explicó en una carta lo difícil que fue la tarea de hacer las reparaciones provisionales del EXETER. He aquí lo que me refiriera:

"Los servicios de reparación eran prácticamente inexistentes en las islas Falkland, pues allí no había un varadero en el verdadero sentido de la palabra. Pero todos se desvivieron por ayudar, en tal forma, que se trajo a caballo un soplete oxihídrico, que estaba a gran distancia.

Las torres A y B estaban trabadas en la posición que tenían al hacer sus últimas descargas, por lo que hubo que cortar la coraza destrozada y luego removerla con gatos hidráulicos. Luego la coraza averiada se reemplazó con una lámina de estaño!

La torre trasera se puso en condiciones nuevamente y se transfirieron los obuses de 8 pulgadas, de las torres delanteras a la trasera, de modo que yo disponía de un equipo completo, si hubiera sido necesario entrar en acción. Ambos masteleros se bajaron y se dejaron en las islas. Se repararon las averías de mayor importancia, como también incontables averías en las instalaciones eléctricas, y se trató de poner al barco en las mejores condiciones de navegación. No podía hacer nada con las chimeneas, ya que parecían coladores por la cantidad de agujeros que tenían.

Zarpamos de Port Stanley, en la última semana de enero o en la primera de febrero, y Churchill estaba tan decidido a llevarnos de vuelta a la patria, que tuvimos una magnífica escolta. Desde Port Stanley a un punto que quedaba a 200 millas al este de Pernambuco, tuvimos dos cruceros de 8 pulgadas (creo que eran el DORSETSHIRE y el SHROPSHIRE), y allí me reuní con el ARK ROYAL y el RENOWN y dos destructores, de donde proseguimos directamente hasta Freetown. Allí estuvimos dos días, y luego fuimos a Plymouth, para ser recibidos, en la parte occidental del canal por ocho destructores anti-submarinos que formaban una cortina de protección. Así y todo, un mercante grande (creo que fue el SULTAN STAR) fue torpedeado a ocho millas de distancia de nosotros en la mañana anterior de nuestro arribo a Plymouth.



El dramático retorno a Plymouth y la visita de Churchill a bordo están bien descriptos por Lord Strabolgi en su libro, que ya hemos citado:

“En la tarde del 14 de febrero de 1940, corrió el rumor por las calles de Plymouth que el H. M. S. EXETER volvía a su puerto de origen. Por razones obvias, se habían mantenido en estricto secreto sus movimientos.

Si los submarinos nazis hubieran descubierto su paradero y el rumbo de su viaje, podrían haberse concentrado para efectuar una venganza. Los rumores se hicieron ciertos cuando la luz del día descubrió al EXETER anclado dentro del puerto de Plymouth. Con su escolta de destructores, había entrado con las sombras de la noche, y cuando rompió el alba se le vio anclado a una milla del histórico Hoe. A pesar de la hora temprana, todo hombre, mujer o niño que pudo hacerlo fue hasta el Hoe, y al promediar la mañana se volvieron claramente visibles sus mástiles dañados y sus chimeneas agujereadas por las esquirlas...

Plymouth era el puerto madre del EXETER, y el setenta y cinco por ciento de su tripulación tenía su hogar en una de las tres ciudades de Plymouth, Devonport y Stonehouse. La noticia de que el EXETER había llegado corrió por las calles. Mientras el crucero, tan averiado por la batalla, entraba lentamente en el puerto, pasando a 200 yardas de la costa, se reunieron allí grandes multitudes de hombres, mujeres y niños. Muchos cientos de marinos y soldados se unieron a ellos también...

Los hombres del EXETER llenaban las cubiertas y la banda del barco tocaba melodías adecuadas. Una de las más repetidas era la canción del barco: “Somos los del EXETER que venimos del oeste”. El próximo punto que pasó el crucero fue Mount Wise, con la estación de señales y muelle. Allí estaba el Hon. Winston Churchill, Primer Lord del Almirantazgo, que saludó al barco a su paso. Le acompañaban el Hon. Sir John Simon, Ministro del Tesoro, el Almirante de la Flota, Sir Dudley Pound, Primer Sea Lord, y Almirante Sir Martin Dunbar-Nasmith, V. C. Comandante en Jefe, Plymouth... Este grupo abordó al EXETER en cuanto atracó. Toda la tripulación formó en la cubierta superior, y Mr. Churchill les dirigió las palabras siguientes: “En este invierno sombrío, cuando a excepción de la Marina, hemos estado en guerra y sin embargo fuera de ella, en estos largos meses de invierno, en que hemos tenido que soportar la agonía de Polonia y ahora la de Finlandia, la acción brillante del Plata, en la que ustedes tuvieron parte tan memorable, surgió como un relámpago de luz y de color en la escena, trayendo con ella un estímulo a todos aquellos que están luchando, a nosotros y a nuestros aliados...”

Aquí en Plymouth, donde nuestras flotillas vigilan los avances del oeste y donde, bajo la dirección del Almirante Nasmith, se han obtenido éxitos tan notables en nuestra guerra contra los submarinos, es donde verdaderamente podemos felicitarlos por la suerte que les cupo de haber podido entrar en una lucha al antiguo estilo, en vez de una pelea intrincada y larga con minas y submarinos, que nuestros camaradas de las flotillas han debido soportar. *Esta gran acción será recordada durante mucho tiempo en el canto y en la historia.* Cuando ustedes remontaron el río esta mañana, cuando entraron en el puerto, y vieron las multitudes vivándolos desde la orilla, podría pensarse que habían otros espectadores en las grandes sombras del pasado, llevándonos a los días de Drake y Raleigh, los grandes lobos de mar de otrora. Si sus espíritus estuvieran aquí, ustedes podrían decirles: “Nosotros, vuestros descendientes, aún hacemos la guerra y no hemos olvidado vuestras lecciones”. Muchos meses, y tal vez algunos años de lucha nos quedan por delante y enfrentamos el futuro con verdadero espíritu de decisión. Todos ustedes



habéis perdido buenos camaradas y compañeros de labor que no están con nosotros hoy aquí, pero ustedes están aquí, y vuestro barco ha vuelto para alegrar los corazones de sus compatriotas. Y ustedes han retornado con el convencimiento de haber trabajado y llevado a cabo una tarea tan digna, recogiendo honores por el deber cumplido.

Inmediatamente después de finalizado el discurso de Churchill, la tripulación del barco rompió filas y se oyeron las pitadas de órdenes dadas por los Contramaestres ayudantes para "vestirse e ir a tierra". El primer miembro de la tripulación que bajó por la planchada fue el gato del barco, que había sobrevivido a la batalla"

Después de complicadas y largas reparaciones, y luego de efectuársele una modernización, el EXETER cumplió servicios destacados, en aguas europeas, y fue luego enviado en 1942, al Lejano Oriente, como Churchill lo mencionara anteriormente. Sabemos que sólo doce marineros que habían estado en la Batalla del Plata estaban a bordo entonces. (Esta información me la suministró uno de ellos, el Oficial de Pertrechos de a bordo, el Sr. William Johns).

La batalla del Estrecho de Sunda, mencionada por Winston Churchill, fue conocida después como la Batalla del Mar de Java, cuando el EXETER y otros barcos aliados sostuvieron una batalla de tres días contra enormes fuerzas japonesas de mar y tierra, antes de ser aniquilados. Su Capitán era el Capitán Oliver Gordon, que fuera recogido del agua veinticuatro horas más tarde por los japoneses, y retenido prisionero hasta finalizar la guerra. El escribió un libro sobre sus experiencias, que lleva el título de: "Combatid hasta vencer", publicado por William Kimber en 1957. Respecto a este suceso el Capitán Roskill, escribió en su historia oficial: "La guerra en el mar", lo siguiente:

"En todos los anales de la guerra del mar, existen pocos documentos más conmovedores...

El Capitán Gordon y su Ingeniero Jefe, el Comandante Drake, relató con la mayor veracidad, cómo su barco (el mismo EXETER que había luchado contra el GRAF SPEE en el Río de la Plata en diciembre de 1939) salió, tres años más tarde, hacia el extremo opuesto del globo, nuevamente a presentar batalla contra un enemigo abrumadoramente superior; cómo, después de horas de ardua lucha, sufrió daños que le incapacitaron casi totalmente y, cómo a pesar de ello fue reparado lo suficiente para ir al mar al día siguiente y continuar la batalla".

Antes de continuar el relato del retorno triunfal del EXETER y el AJAX (que había llegado...) y del recibimiento que dieran los reyes a sus tripulaciones una semana después, el 23 de febrero, debo referir los sucesos extraordinarios acaecidos en la costa de Noruega, que llegaron a su punto culminante en la tarde del mismo día en que Churchill habló a la tripulación del EXETER en Plymouth. Estos sucesos se refieren al ALTMARK, cuyo viaje hasta las aguas no-



ruegas con tantos prisioneros británicos a bordo ya había sido descrita en el libro de Taffrail, titulado: "Blue Star Line: informe de los servicios cumplidos desde 1939 hasta 1945".

El continúa la historia de esta manera:

"El Almirante noruego en Bergen, sin embargo, no estaba satisfecho, y el 15 de febrero, cuando el ALTMARK entraba en el "Area de Defensa de Bergen", era interceptado por otro barco de guerra noruego, cuyo Capitán pidió poder inspeccionarlo. Esto fue rehusado por el Capitán Dau, y el asunto terminó allí.

Los prisioneros sabían que la costa noruega estaba a la vista y habían estado alertas mirando por una mirilla. Habían establecido un sistema de guardias de una hora, para que nada pasara desapercibido. Luego, el 15 de febrero, en Bergen mismo, dos destructores noruegos y dos torpederos se acercaron al ALTMARK. Uno de sus oficiales subió a bordo para investigar. Para ser generoso, su investigación fue totalmente superficial".

Así lo refirió el Sr. G. A. King, Segundo Ingeniero del DORIC STAR.

"Hicimos otro esfuerzo para salir, pero fuimos rechazados con mangueras, y nos apagaron las luces. Los oficiales hicieron el intento con la idea de sacar a los hombres después. Todo ese tiempo habíamos estado lanzando pedido de ayuda con silbatos, y habían barcos muy cerca, pero no fuimos rescatados. Los otros barcos noruegos estaban a 15 yardas de nosotros y no pueden haber dejado de oír el ruido que hacíamos.

Rompimos la compuerta con barras de hierro y la golpeamos hasta que nos hicieron retroceder. Casi nos habíamos liberado (nos faltaban dos pulgadas), pero cuando apagaron las luces todo fue inútil".

Sin embargo, el gobierno británico estaba informado de que el ALTMARK volvía a su país y se llevaba prisioneros. Al día siguiente, el 16 de febrero, alrededor de las dos de la tarde, fue avistado por un avión de reconocimiento de la Real Fuerza Aérea. Llamaron a la Armada Real, y entonces, el crucero ARETHUSA y los destructores COSSACK e INTREPID vinieron a su paso.

El resto del relato está bien referido por el Capitán del destructor COSSACK, el Almirante de la Flota, Sir Philip Vian (conocido como el Almirante Guerrero) en su libro de memorias, titulado: "La acción de hoy". Primeramente se hizo famoso como "Vian, el del COSSACK", por su rescate de los prisioneros del ALTMARK, en la forma que relata en su libro, de esta manera:

"La salvación vino por parte de un joven oficial del ARETHUSA. Sus ojos vivaces descubrieron a lo lejos una sombra que pasaba, e interrumpiendo la tierra blanca y negra que aparecía como telón de fondo, el mástil y las chimeneas de un torpedero que debía ser un escolta noruego.



Se la pudo identificar bien cuando el ARETHUSA se acercó: el barco llevaba la insignia alemana y muy pronto el nombre ALTMARK se hizo visible. Actuando bajo orden del Almirantazgo, que decía que se debía salir al paso, si era necesario, en aguas neutrales, el Capitán del ARETHUSA, K. D. Graham, envió a los destructores.

El ALTMARK no hizo caso de sus señales de que se detuviera, acompañado de dos lanchas torpederas noruegas que se veían ahora a ambos lados del buque, y que impedían que se acercaran los destructores. Al acercarse al fiordo Jösing, el ALTMARK puso rápido rumbo a babor, aumentó su velocidad y se dirigió a la boca angosta, mientras los noruegos, muy cerca detrás suyo, bloqueaban el canal. Esta era la situación al llegar el COSSACK, al caer la noche.

Si no habían prisioneros a bordo, la acción noruega había estado correcta, pero si los habían...

A esta altura, Craven, un oficial de la Armada Real que hablaba alemán y sueco vino a proa, donde se quedó. Desde el COSSACK, llamó al KJELL barco de más jerarquía de los dos noruegos e invitó al Capitán a bordo.

A este último, yo le dije que, a pesar de lo que él pensaba, habían prisioneros británicos a bordo del ALTMARK y reclamé el derecho de visitar e investigar, pidiéndole que viniera conmigo. Me contestó que el barco alemán había sido registrado tres veces desde su entrada a aguas noruegas, y que no se habían encontrado prisioneros. Sus instrucciones eran de resistir una entrada por la fuerza, y sus barcos tenían sus torpedos enfilados hacia el COSSACK. Punto muerto.

Pedí entonces instrucciones al Almirantazgo y al Comandante en Jefe. A las tres horas, habíamos descifrado la respuesta del Almirantazgo. Era muy clara, y su redacción indicaba que el Primer Lord, Mr. Churchill, había tomado parte en ella; decía así:

"A menos que los torpederos noruegos se comprometan a escoltar al ALTMARK a Bergen en escolta conjunta, Ud. deberá abordar el ALTMARK, liberar a los prisioneros y tomar posesión del barco, y seguir instrucciones posteriores. Si los torpederos noruegos interfieren, Ud. debe prevenirlos de que se abstengan de hacerlo. Si hacen fuego contra ustedes, no deben contestarlo a menos que el ataque sea serio, en cuyo caso ustedes deben defenderse usando la fuerza necesaria, y cesar el fuego cuando ellos desistan. Deben sugerir al destructor noruego que se cumple con el honor cuando uno se rinde a una fuerza superior".

Acercándose al KJELL una vez más, Craven comunicó esto al Capitán, que permaneció impassible. Se le explicó entonces que el tiempo era muy importante, ya que podía esperarse la intervención de aviones alemanes al alba. Habiendo colocado al ALTMARK en una posición desde la cual nuestros cañones automáticos podían disparar hacia las cubiertas noruegas, mientras que sus torpedos ya no constituían una amenaza para mí, dije que no podíamos parlamentar más y que debíamos abordar y registrar el ALTMARK, peleáramos o no. El Capitán del KJELL decidió que se cumplía con el honor rindiéndose a fuerzas superiores y se retiró.

La noche de luna era brillante y fue alrededor de las 10 de la noche que el COSSACK entró al fiordo. Al doblar la curva del fiordo, avistamos el ALTMARK. Estaba cerca de la costa, rodeado por los hielos y su enorme volumen negro se erguía contra las montañas nevadas.

Pensábamos en los cañones de seis pulgadas que tenía el ALTMARK como armamento. A pesar de que nuestros cañones estaban listos; éramos un blanco fácil, y los primeros disparos del enemigo podían inmovilizarnos de inmediato. Lo que quedaba por hacer, sin embargo, era seguir y entrar en acción lo antes posible.



El Capitán del ALTMARK estaba decidido a resitir el abordaje. Al avistar el COSSACK, dirigió sus faros a nuestro puente para cegarnos y vino por la popa a toda máquina por el canal que había hecho al entrar en los hielos. Su idea era embestirnos. A menos que se hiciera algo muy rápidamente, la gran masa del buque tanque se iba a estrellar pesadamente contra la proa del COSSACK. Siguió a esto un breve lapso de maniobras, en las que se evitó el desastre de la colisión, por la pericia de mi imperturbable piloto, Maclean, y por la velocidad con que las válvulas de maniobra del motor principal fueron operadas por sus hombres.

El Teniente Bradwell Turner, jefe del grupo de abordaje, anticipó la llegada del COSSACK al costado del ALTMARK con un salto que se hizo famoso. El suboficial Atkins, que le seguía cayó y se colgó de sus manos hasta que Turner lo levantó a la cubierta. Los dos ataron con rapidez un cable al castillo de proa del COSSACK, y el resto del grupo se deslizó por él.

Cuando Turner llegó al puente del ALTMARK, encontró el dial del "telégrafo" a las máquinas puesto a toda velocidad, en un intento de empujar al COSSACK contra la costa. Al aparecer Turner, el Capitán y otros se rindieron, con excepción del Tercer Oficial, que quiso manejar el "telégrafo" que Turner había puesto en punto muerto. Turner se abstuvo de dispararle.

Era claro que, como resultado de sus maniobras el ALTMARK embicaría de popa, lo que hizo, pero no antes de que el COSSACK, habiendo pasado todo su grupo de abordaje, se retirara para evitar la misma suerte.

Se esperaba, con la rendición del Capitán alemán que la liberación de los prisioneros sería cosa sencilla. Pero esto no fue posible, debido a la acción de un miembro de la guardia armada que el GRAF SPEE había puesto a bordo. Gratuitamente disparó sobre el artillero Smith, del grupo de abordaje, en un corredor. Esto implicó una contestación, a lo que la guardia armada se tomó las de Villadiego. Huyeron a través de los hielos, y empezaron a hacer fuego contra la tripulación de abordaje desde una saliente de la costa.

Con sus siluetas recortadas en la nieve, constituían un blanco fácil, y sus disparos fueron silenciados por Turner y sus hombres.

Al final las bajas alemanas fueron pocas: seis muertos y seis malheridos. El grupo de abordaje no tuvo ninguna baja, excepto el artillero Smith que no fue herido mortalmente.

Dominada la resistencia, Turner pudo cumplir con su cometido. Los prisioneros estaban encerrados bajo las compuertas en la bodega. Cuando aquéllas fueron rotas, Turner les gritó a los hombres que estaban abajo:

¿Hay algún británico allí?

Fue saludado con un fortísimo grito de ¡Sí! ¡Somos todos británicos!

Suban pues, les dijo Turner. ¡La Marina está aquí!

Así fue como 299 oficiales y marineros de la Marina Mercante Británica, incluyendo a los del DORIC STAR, subieron uno por uno de los malsanos lugares donde algunos de ellos habían estado confinados cuatro meses. Alistados en el castillo de proa dieron vivas y más vivas, mientras el Capitán Vian viraba el COSSACK para aparearse con el ALTMARK. Pocas exclamaciones de júbilo pueden haber sido más sentidas que aquellas que se sintieron en el fiordo noruego, en aquella noche de luna del 16 de febrero de 1940.

Al desembarcar en Leith, en la tarde del 17 de febrero, los ex prisioneros encontraron una multitud que les aguardaba para darles la bienvenida, junto con la corte de rigor de periodistas y fotógrafos".



## *D) Dos meses más tarde, en el lado británico*

### TRIUNFAL ACOGIDA A LAS TRIPULACIONES DE LOS CRUCEROS BRITANICOS

#### EN LONDRES

Pero esta calurosa bienvenida a las víctimas, a su feliz retorno a este puerto escocés, no fue nada comparada con la que se le rindió a los vencedores del Plata, en Londres, seis días más tarde, cuando los oficiales y demás hombres del EXETER y del AJAX fueron recibidos por el Rey, la Reina y los miembros del Gabinete, durante la "Horse Guards Parade", y que luego marcharan hacia el palacio del Alcalde. Las fotografías tomadas en esta ocasión podrán verse en la sección ilustrada. Tenemos nuevamente a Lord Strabolgi describiendo muy bien las emocionantes escenas:

"El 23 de febrero de 1940, 760 oficiales y hombres de los cruceros AJAX y EXETER, y seis de los Capitanes de la Marina Mercante, que habían sido prisioneros a bordo del ALMIRANTE GRAF SPEE, fueron objeto de un grandioso recibimiento por parte de decenas de miles de londinenses. Desde la estación de Waterloo marcharon por las calles atestadas de gente precedidos por la Banda de la Marina Real de Chatham, y las bandas de los dos barcos formando una sola masa. Este espléndido grupo de hombres, marchó sobre el puente de Westminster, atravesó la Plaza del Parlamento hasta llegar al punto en que tendría lugar el desfile de los Guardias Montados, ruidosamente vitoreados a lo largo de su trayectoria. Allí, en un ángulo reservado, encontrábase un grupo de personas, los parientes de aquellos que habían perdido la vida en la batalla del Río de la Plata.

Tan pronto las tripulaciones de los dos barcos y los Capitanes de la Marina Mercante estuvieron formados, a modo de tres lados de un rectángulo, la puerta contigua al Almirantazgo se abrió y aparecieron Su Majestad el Rey, vistiendo el uniforme de Almirante de la Flota, el Duke de Kent, con el uniforme de Contralmirante, el señor Winston Churchill y todo el cuerpo directivo del Almirantazgo, el Primer Ministro, otros Ministros del Gabinete y notabilidades. Su Majestad la Reina y sus damas de honor observaron la histórica escena desde una de las ventanas del Almirantazgo. Luego de que los capitanes de los dos cruceros fueron presentados al Rey, Su Majestad caminó frente a las filas, inspeccionando a las tripulaciones de los barcos... La atractiva medalla al Valor, otorgada póstumamente al Marino N. A. Russell, del H. M. S. EXETER, fue conferida a su viuda... Su Majestad la Reina recibió a todos los deudos y cambió unas palabras con todos ellos.

Luego, la procesión pasó marchando frente al Rey, al son de las bandas, atravesó el Arco del Almirantazgo dirigiéndose hacia la Plaza de Trafalgar y pasó junto a la Columna de Nelson camino a Guildhall. Entre los 850 invitados encontrábase Lady Harwood a quien



acompañaban las señoras Woodhouse y Bell, esposas de los dos capitanes. Cuando los hombres llegaron a Guildhall, la banda de instrumentos de cuerda de la Marina Real de Portsmouth ejecutó "Heroes of the River Plate" (Héroes del Río de la Plata) la que había sido compuesta especialmente para esta ocasión.

La hospitalidad de la Ciudad de Londres es tradicional. La famosa vajilla de oro y plata estaba a la vista y el ritual histórico en función. El Capitán Woodhouse sentóse a la derecha del Alcalde, teniendo a su otro lado al señor Churchill, y el Capitán Bell encontrábase a la izquierda del Alcalde. Todos los tripulantes de los barcos recibieron una cigarrera de cuero con las armas de la ciudad, como recuerdo de las Corporaciones de la Ciudad de Londres.

La Ciudad de Exeter ofreció una recepción oficial al Capitán Bell y a su tripulación el 25 de Febrero de 1940. Estos marcharon a lo largo de las calles, se les ofreció un almuerzo en Guildhall y al Capitán Bell confiriósele el título de "Freeman" de la Ciudad, a la que obsequió, a su vez, con uno de los pabellones de guerra del EXETER, el cual se halla colgado en el histórico Guildhall".

## EN AUCKLAND

Un similar recibimiento triunfal, a la llegada del ACHILLES y de sus oficiales y hombres, llevábase a cabo en Nueva Zelandia el 22 de Febrero, según el calendario de esas regiones, lo cual, debido a la gran diferencia en la hora, tuvo lugar, prácticamente, el mismo día que el realizado en Londres, o sea el 23 de Febrero. Su Capitán, ahora Almirante Sir Edward Parry, aseguróme que estos recibimientos fueron simultáneos por mera casualidad. Lord Strabolgi describe la llegada del ACHILLES al puerto de Auckland, la marcha por la ciudad y el mensaje de felicitaciones enviado por el Gobierno del Reino Unido al de Nueva Zelandia. Estas escenas están muy bien captadas en la serie ilustrada. Va incluida una del Capitán Parry, grado que tenía entonces, durante su transmisión por radio, y otra del Comandante Neame quien, como Oficial de Mando, condujo por las calles a la tripulación, formada en columna, hasta el Ayuntamiento, como puede apreciarse claramente en otra fotografía de la citada serie. Strabolgi escribe lo siguiente:

"El 22 de Febrero de 1940, el H. M. S. ACHILLES volvía también a su puerto de Auckland en Nueva Zelandia. Una multitud de pequeñas embarcaciones le dio la bienvenida en el antepuerto, a su entrada a la dársena, al son de cuantos silbatos y sirenas había en los alrededores. Este barco, junto con sus oficiales y tripulación, recibió la mayor y más estruendosa bienvenida jamás vista en Auckland.

El primero en subir a bordo del crucero fue el Gobernador General de Nueva Zelandia, Lord Galway, seguido del Honorable Peter Fraser, Teniente Gobernador, y de otros miembros del Gabinete. La tripulación fue agasajada en el Ayuntamiento, como se hiciera en Plymouth. Cientos de miles de personas vitorearon a los hombres del ACHILLES, quienes, junto con otros de la marina, el ejército, las fuerzas aéreas y la Marina Mercante, formaban una larga procesión. Todas las calles estaban engalanadas con banderas.



Al hacer uso de la palabra en el Ayuntamiento, el señor Fraser dijo que se había esperado que los hombres cumplieran con las más altas tradiciones de la Marina Real. En este caso habían superado las expectativas de ambas partes, amigos o enemigos. Leyéronse los telegramas enviados por los gobiernos británico y australiano, y el Cónsul francés, M. Pouquet, leyó un mensaje del Ministerio de la Marina francesa, en el que se expresaba la profunda admiración que sentía la marina francesa. Los representantes Maoris obsequiaron al Capitán Parry con una hermosa estera hecha por los nativos.

El capitán del ACHILLES fue también obsequiado con la primera daga de guardiamarina del Almirante Nelson. Esta daga formaba parte de una colección de reliquias de Nelson, existente en la sucesión Hardy, y que fuera adquirido por el Alcalde de Auckland. La daga debe permanecer a bordo del ACHILLES durante el tiempo que dure su misión, para ser finalmente entregada a los depositarios del H. M. S. VICTORY, la nave capitana del Almirante Lord Nelson, cuando el ACHILLES se retire al finalizar su período de servicios.

El señor Eden, Secretario de Estado para asuntos de los Dominios, envió, en nombre del Gobierno del Reino Unido, al Gobierno de Nueva Zelandia, en ocasión del regreso del ACHILLES, el siguiente mensaje:

“El Gobierno de Su Majestad en el Reino Unido, se ha enterado con sumo placer, de la llegada a Nueva Zelandia del H. M. S. ACHILLES luego de librar la gran batalla que llevara a la destrucción del ADMIRAL GRAF SPEE. Su heroica y hábil actuación, durante esa notable victoria, será recordada por largo tiempo en los anales de la historia naval, añadiendo así nuevo brillo a las memorias de las hazañas de Nueva Zelandia en su lucha por la libertad y la justicia en la que estamos comprometidos. Nueva Zelandia puede sentirse muy orgullosa de sus hijos quienes han sido prueba significativa en la contribución que este país aporta para la victoria en común.

Pensamos que, el hecho de que el H. M. S. ACHILLES llegara a su patria en Nueva Zelandia el día en que Su Majestad el Rey está revistando a los oficiales y hombres del H. M. S. AJAX y del H. M. S. EXETER, es particularmente apropiado. Nos hubiera alegrado que los oficiales y hombres del H. M. S. ACHILLES hubieran sido asimismo homenajeados en estos momentos en Londres, pero aún cuando las circunstancias no lo han permitido, podemos asegurarles que su valiente actuación en la acción estará presente, aquí, en la mente de todos”.

### *E) Tres meses más tarde, en el lado alemán*

## HUIDA DE LOS OFICIALES DEL GRAF SPEE DE LA ARGENTINA

Dejemos ahora las bulliciosas calles de Londres y de Auckland y volvamos a las no menos bulliciosas de otra ciudad del mundo, en otro punto del globo. Me refiero a Buenos Aires. Allí también sintiéronse los reflejos de las consecuencias de la Batalla del Plata, puesto que por sus calles veíanse a los jóvenes marineros del GRAF SPEE caminando en grupos de a dos y de a tres vistiendo sus blancos



uniformes y llevando sus gorras navales, cuyas cintas colgaban a sus espaldas, como puede apreciarse en la fotografía de uno de ellos, el Sub Oficial Hein Wild, que aparece en la serie ilustrada.

Estos guapos jóvenes, que tan pronto habíanse recobrado de su penosa experiencia, fueron, naturalmente, figuras populares para el peatón masculino, y también, como es de suponer, para el femenino.

El trato cordial que recibieron hasta que fueron trasladados a las provincias, está muy bien relatado en el diario de Hans Götz, oficial del cuarto de máquinas, cuyo artículo citamos a continuación, por última vez:

“Durante las semanas siguientes se nos permitió ir de un lado a otro y conocer a la población local. Tanto los alemanes como los argentinos nos recibieron con cordialidad. Nuestros compatriotas suabos nos invitaron a sus casas. Mi camarada Hein Wild, oriundo de Ulm, y algunos de nosotros que siempre habíamos estado juntos, hallamos que aún en Sud América nuestros compatriotas hicieron toda clase de sacrificios para que pudiéramos sobreponernos a la tragedia de nuestro destino. Los guapos jóvenes con sus blancos uniformes, eran gratos huéspedes en todas partes. Cuando recordamos esos felices tiempos, sentimos gratitud hacia la tierra argentina y su gente.

Cediendo a la presión de los ingleses, la Argentina vióse obligada, al mes siguientes, a dividirnos en grupos y enviarnos al interior del país...”

Esto en cuanto a los marineros se refiere, al menos por el momento. A los oficiales, de acuerdo a los reglamentos alemanes, no se les dejó en libertad, bajo caución, de manera que permanecieron acuartelados cerca del puerto de Buenos Aires, en el Arsenal de Guerra, donde habían sido alojados al desembarcar de los remolcadores, permaneciendo bajo estricta vigilancia. Sin embargo, el entonces agregado naval alemán, el extinto Capitán Niebuhr, me escribió contándome que les fue permitido salir del Arsenal de Guerra, bajo caución, para visitar a sus amigos en la ciudad y aún salir en excursiones; pero que, en ninguna oportunidad, aprovecharon de estas salidas para huir.

La primera huida fue efectuada por un solo oficial de jerarquía, me refiero al oficial de artillería, Comandante Ascher, quien escapó a principios de Enero de 1940, y llegó a Alemania por la ruta aérea Buenos Aires, Brasil e Italia, (la que aún no estaba en guerra). Como oficial excepcionalmente capacitado presentó, sin duda alguna, un informe más extenso y por tanto más útil al Alto Comando Alemán, sobre el desarrollo de la acción durante la mañana y la tarde del 17 de Diciembre, y lo que de éstas podía aprenderse. Debe explicarse a continuación que el segundo Comandante, Capitán Kay, que ahora encontrábase al mando de la tripulación, recibió instrucciones de Berlín para permanecer en la Argentina por tiempo indeterminado, mantenerse en contacto con los miembros de la tripulación en internamiento y vigilarlos en todo lo posible.



Además, todas las huídas de los oficiales y de los poquísimos marineros fueron organizadas y controladas por el famoso Almirante Canaris, Jefe del Servicio Alemán de Informaciones (Abwehr), que había sido Teniente de Navío en el DRESDEN y a quien debíase, en gran parte, haber evitado durante muchos años a los cruceros británicos que lo perseguían, hasta que lo hallaron en la Isla de Robinson Crusoe, cuando fue enviado hasta el GLASGOW, bajo bandera de parlamento, para conferenciar con su Capitán. Internado él mismo en Chile, huyó posteriormente a Alemania por medio de métodos ingeniosos, demostrando con esto poseer grandes recursos. De modo que nadie se encontraba mejor capacitado para planear y coordinar la huída a Alemania, en los siguientes meses, de los cuarenta y cuatro oficiales del GRAF SPEE, muy bien entrenados. Su fotografía y la de algunos otros que escaparon, se verá en las páginas de fotos junto con la reproducción de la cubierta de un libro titulado "Vuelo a través de tres Continentes" (a saber, el regreso a Alemania a través del Pacífico), escrito por el Sub Oficial Hans Fieber. Su compañero en la huída, el Sub Oficial Hein Wild, recientemente mencionado, ocupa, hoy en día, el cargo de Jefe de Ingenieros de una de las más importantes compañías de servicios públicos en Buenos Aires.

Dicho ésto, sería oportuno ofrecer un sumario de estas huídas y de algunos relatos individuales, en especial de aquellos oficiales que ya han desempeñado, lo que podríamos llamar, roles secundarios en el Drama del GRAF SPEE. Desde el punto de vista cronológico es importante que sean mencionados ahora, puesto que su huída no comenzó hasta fines de Marzo, con la excepción de la del Comandante Ascher, ya mencionada.

Los próximos en huir fueron los Tenientes Dietrich y Bludau, éste último, como ya hemos visto, fue Teniente de Navío bajo el mando de Langsdorff en Buenos Aires. Su huída comenzó el 21 de Marzo por la ruta de los Lagos del Sur, principalmente por la del famoso Nahuel Huapí contiguo a los Andes, llegando a Bahía Blanca por vía férrea, como se verá en el esquema del mapa en las páginas ilustradas. El Teniente Dietrich, que fuera nombrado Consejero de la Embajada Alemana en Addis Abeba, escribe lo siguiente sobre su huída, en una larga e interesante carta fechada en Enero de 1962.

"Escapé del Arsenal de Guerra en Marzo de 1942 junto con Bludau, otro de los tenientes, inmediatamente después de que lo hiciera el primer oficial de artillería, Comandante Ascher, quien fue el primero en regresar a Alemania. Recibimos instrucciones secretas, no de la Embajada, sino de la organización del Almirante Canaris, de cómo regresar a nuestra patria. De modo que mi amigo y yo conseguimos llegar a Bariloche, unas 500 millas al Este de Bahía Blanca, al pie de los Andes, desde donde subimos por la ladera argentina (dos marineros en tales circunstancias deben haber ofrecido un curioso espectáculo bastante penoso!). Descendimos por el lado de Chile (un espectáculo y una tensión aún mayores!).



Como fuimos los primeros en tomar este camino mi amigo recibió órdenes de regresar en un barco que iría al Japón y desde allí tomar un ferrocarril que atravesaría la Unión Soviética, dado que ambos países aún permanecían neutrales. A mí me ordenaron llegar a Río de Janeiro por Bolivia y Brasil. Desde allí viajé en un avión italiano de transporte que aún realizaba vuelos una vez por semana, y de allí a Roma y a Berlín".

A esta huída siguió la de un grupo de trece hombres, la que llevóse a cabo a principios de Abril y fue emprendida a raíz de enterarse de que serían transferidos a la isla de Martín García, base naval que se encuentra bien arriba en el Estuario del Río de la Plata, desde la cual la huída sería, como es obvio, más difícil. El grupo incluía a los Comandantes Wattenberg y Klepp (grados que tenían entonces), al Comandante Rasenack y a otros diez oficiales más jóvenes y muy emprendedores. Su huída del Arsenal les fue facilitada por el oficial de ingeniería eléctrica también de la partida, quien consiguió originar un corto circuito en el alumbrado eléctrico.

El Comandante Wattenberg y el Ingeniero Comandante Klepp huyeron juntos el 9 de Abril y me escribieron contándome lo siguiente sobre este acto:

"El día de nuestra huída coincidió con el comienzo de la expedición noruega (9 de Abril), pues recuerdo que estando en casa del amigo alemán que nos había invitado, escuché con sumo interés las noticias que transmitía la radio sobre el desembarco de nuestras tropas en Noruega. La mayoría de nosotros nos reunimos nuevamente en Santiago de Chile, a la que también había llegado un pequeño pelotón que cruzara los Andes a pie. (Los tenientes Dietrich y Bludau mencionados anteriormente). El grupo en el que estábamos incluidos Klepp y yo, voló de Santiago a Alemania, vía Bolivia, Brasil, Pernambuco y el Atlántico, etc."

Cuando finalmente fue Comandante del submarino 162, hundió más tonelaje aliado (86.000) que el GRAF SPEE durante todas sus incursiones, hasta que fue capturado en las afueras de Trinidad. Iría a realizar una huída espectacular de un campo americano de prisioneros cerca de Fénix, en Arizona, y sobreviviría durante cinco semanas en las montañas del Colorado.

Pero el camino más arduo y por lo tanto más largo (en comparación con los vuelos a través del Atlántico) fue a través del Pacífico. Uno de los pocos que tomó esta ruta fue el Comandante Rasenack, convertido en guía, filósofo y amigo del lector a través de los numerosos extractos citados de su diario, los que generosamente permitió que se publicaran. Nos ofrece una breve reseña de su arriesgado viaje por esa ruta, la que no lo devolvería a Alemania hasta siete meses más tarde, y es aquí donde se despide de los lectores de su diario ¡y de este libro!

"Termino aquí mi relato sobre el acorazado de bolsillo GRAF SPEE. Permanecí internado en la Argentina tres meses más. Fue extraordinaria la hospitalidad que nos compararon tanto argentinos como alemanes, tanto es así, que llegué a querer al país y a sus



habitantes. Pero mis pensamientos y mis anhelos hallábanse en Alemania. No podía aceptar una vida tranquila sabiendo que mis hermanos continuaban luchando... Cuando dividieron a la tripulación para trasladarla a diversas provincias argentinas y a la isla de Martín García, sentí que mis obligaciones habían terminado y escapé del Arsenal de Guerra junto con otros diez jóvenes oficiales, a pesar de encontrarnos estrictamente custodiados”.

El Comandante Rasenack suplementa este relato con una carta dirigida a mí en la que decía lo siguiente:

“A pesar de ciertas declaraciones emitidas por fuente enemiga, ninguno de nosotros había dado su palabra de honor de que no abandonaría la Argentina durante la guerra.

¡Yo necesitaría casi medio año para llegar de vuelta a Alemania, y no fueron pocas mis aventuras! Llegué a Chile como ingeniero checoslovaco de la fábrica SKODA. Desde allí continué mi viaje como traficante en vinos, de nacionalidad búlgara. En la zona del Canal de Panamá fui internado por la policía secreta americana en un barco italiano, junto con otro de mis compañeros. Con la ayuda del jefe de este cuerpo de policías, de quien me había hecho muy amigo, conseguimos trasladarnos a un buque japonés, en el que llegamos a Méjico y a los Estados Unidos. Desde allí cruzamos el Pacífico hasta el Japón.

Atravesamos Corea, Manchuria, Siberia y Rusia como comerciantes alemanes y llegamos a Alemania el 1º de Setiembre de 1940, al año exacto de estallar la guerra”.

Luego de su regreso a Alemania, el Comandante Rasenack prestó muchos servicios de guerra, principalmente durante su estadía en el TIRPITZ donde permaneció un tiempo. El memorial completo de sus servicios y su conexión con el GRAF SPEE desde el comienzo de la primera misión de éste hasta su fin, se encuentra en este libro (págs. 49-50).

Mucho más tiempo llevaríales a los dos Sub Oficiales Hans Fieber y Hein Wild llegar a Berlín por la misma ruta del Pacífico. Comenzaron su viaje por una ruta infrecuentada y en circunstancias inusitadas, es decir, que viajaron hacia el lejano Norte argentino, muy distante de Tucumán, su capital nortea, y en esa región pasaron los primeros meses invernales, en la estancia de dos alemanes, hermanos entre sí, establecidos allí hacía largo tiempo. Allí ganaron buenos jornales ayudando en toda clase de trabajo relacionado con la estancia y aprendieron castellano. Estaban preparándose, casi podría decirse entrenándose, para el arduo cruce de los Andes, sobre una elevada meseta y a lo largo de un paso raramente transitado.

Luego de diversas aventuras y dificultosas huídas en Chile, y con la esperanza de encontrar un barco que fuese al Japón, partieron finalmente para el Perú donde consiguieron pasaje en un carguero japonés que los llevó desde Callao hasta Yokohama, como lo hiciera Rasenack. Tuvieron la buena fortuna de llegar



a Berlín, en un ferrocarril que atravesaba la Siberia, en junio o julio de 1941, poco tiempo antes de que Rusia declarara la guerra a Alemania. Hay que aclarar que, aún cuando viajaron como hombres de negocio, con documentos peruanos, se percataron de que los funcionarios rusos sospechaban de ellos.

Otra de las fugas de la isla de Martín García, a la que fueron transferidos el resto de los oficiales (junto con unos 800 marineros), llevóse a cabo mucho más adelante, a fines de Agosto, a cubierto de la celebración de la famosa victoria de Tannenberg contra los rusos en la Gran Guerra, el 26-30 de Agosto de 1914. Se dispuso que los prisioneros fueran conducidos en una de las lanchas del Tigre, cercano paraje de veraneo, en donde hay infinidad de lanchas, la mayoría de las cuales pertenecen a los numerosos clubes de remo. El ayudante del agregado naval británico, Comandante Lloyd Hirst, uno de cuyos cometidos especiales era el de mantener estricta vigilancia sobre los prisioneros, recogió informes previos a este intento de fuga, previniendo al respecto, al Ministro de Marina al instante.

A pesar de todo, la huida de los prisioneros, entre los que se encontraba el Comandante Rasenack, llevóse a cabo. Como base naval, la isla de Martín García encontrábase normalmente incomunicada, de modo que el Comandante Lloyd Hirst enteróse de la fuga demasiado tarde como para poder arrestar a los fugitivos en tierra firme.

Y ahora tenemos la historia de los grupos individuales del Comandante Gunter Schiebusch, que fue uno de los trece que escaparon en lancha de Martín García. Recordarán que lo conocimos como Oficial de Guardia en el GRAF SPEE, no solamente una noche en el Océano Indico, durante una interesante conversación que mantuviera con su capitán, a quien admiraba, sino también en la Batalla, cuando defendió la decisión tomada por Langsdorff, de entrar a Montevideo.

La ruta tomada por Schiebusch fue, en todo sentido, diferente a la de los otros, ya que viajó en barco remontando el río Paraná, unas mil millas hacia Asunción. He aquí la parte más pertinente de su historia:

“La lancha era demasiado pequeña para todos nosotros, diez y siete en total y sólo había una obra muerta de unas 6-8 pulgadas, que nos tuvo algo preocupados al surcar las aguas agitadas. En el Tigre nos separamos y desde allí llegué a Buenos Aires en el ferrocarril eléctrico suburbano. Una familia alemana me ocultó en otro suburbio hasta que conseguí documentos que atestiguaban que era súbdito letón de nombre Gerardo Schwarz, y así llegué a Asunción del Paraguay, en un vapor de río. Aquí me ocultó un residente alemán, Herr Heckhausen, hasta que pude conseguir otros documentos falsos, esta vez como súbdito paraguayo nacido en Alemania. Federico Gunter era nombre muy común, lo que me permitiría conseguir la visa brasilera para volar hasta San Pablo.

El día anterior al de la partida del avión, mi anfitrión me llevó ante el Cónsul brasilero, un anciano caballero, solemne e impasible, que escuchó cortésmente una elaborada historia; que aunque nacido en el Paraguay, había vivido en Alemania desde la edad de tres años, de manera que no hablaba ni castellano ni guaraní. El Cónsul, que había



estado examinándome de tanto en tanto, dióme finalmente la deseada visa. Sin embargo, al día siguiente, una hora después de haber despegado mi avión, telefoneó a Herr Heckhausen, diciendo que sólo era para preguntar si "¿ese oficial del GRAF SPEE" había partido sin dificultades".

## HUIDA DEL URUGUAY DE LOS OFICIALES DEL GRAF SPEE

Ahora debemos volver con los oficiales del GRAF SPEE que habían permanecido en Montevideo, pero primeramente hagámoslo con los cinco oficiales de línea cuya permanencia allí debióse a su posible nombramiento como agregados navales en otras Embajadas alemanas en Latinoamérica. El más prominente entre éstos, el Teniente Diggins, había sido Teniente General de Marina del Capitán Langsdorff. Hoy en día integra el personal naval del Ministerio de Defensa en Bonn, como ya se habrá enterado el lector. Me ha ayudado mucho en la compilación de este libro, en general, y en particular, y a pedido mío, me ha proporcionado datos que me han permitido ofrecer el siguiente relato sobre su internamiento en el Uruguay, su fuga posterior y subsiguiente memorial de guerra.\*

Es interesante ofrecer, en primer término, una reseña de los antecedentes personales de su larga y destacada carrera como oficial naval. El resto de la información relevante, puede considerársela como memorándum.

El Comandante Diggins, oriundo de Gut Mohrberg, cerca de Kiel, es descendiente de ingleses. Su bisabuelo estuvo como ingeniero en el ejército británico en Crimea, viajando luego a Hamburgo para construir cierta compañía de gas y así fue como llegó a establecerse en Alemania.

El Comandante Diggins asistió al colegio naval en Flensburg-Mürwik, nombrado posteriormente para ocupar un puesto de responsabilidad, el de Teniente General de Marina del Capitán Langsdorff en el GRAF SPEE. Como tal su puesto de acción, durante la batalla, fue junto a su capitán y por lo tanto en la cofa de trinquete, encontrándose a su lado cuando éste fue herido y su propia manga desgarrada.

Como uno de los cinco oficiales retenidos en Montevideo, tenía que dar parte a la policía una vez a la semana. En diez y siete ocasiones trató de huir de un modo o de otro, pero cada vez que lo intentaba algo sucedía antes de poder abandonar el suelo uruguayo. Recuerda que, durante las semanas de espera visitó, en varias ocasiones, el cercano balneario de Carrasco ¡y paseó a caballo con mis hijas, niñas menores de veinte años!

\* Sobre esto se ha publicado, por la Biblioteca "General Artigas", del Centro Militar, en el año 1959 —el Suplemento N° 31— que es un pequeño folleto de 26 páginas, escrito por el Mayor (entonces) Carlos M. Aguiar Godiño, que tituló "Anécdotas de una Misión" (Custodia de los marinos alemanes del GRAF VON SPEE y TACOMA), donde este oficial (siendo Alférez) relata todas las incidencias de esa internación.



Finalmente llegó a Buenos Aires como polizón en el vapor nocturno, el que habitualmente iba atestado de pasajeros. En Buenos Aires el Teniente Diggins, ese era su grado entonces, se procuró documentos falsos con el nombre de Ricardo Teutsch, de profesión electroquímico, nacido en Siebenburgen, centro de la vasta y unida comunidad alemana en Transilvania, ahora en Rumania. Como tal llegó posteriormente a Alemania.

La experiencia submarina del Comandante Diggins comenzó en el submarino 751 apostado en el Atlántico. Más tarde fue comandante del 458 llevando a cabo una "tarea" en el Atlántico y en Octubre de 1942 fue enviado al Mediterráneo. Luego de unas incursiones más o menos afortunadas, su barco fue hundido cerca de Malta por el destructor británico EASTON y el griego PINDOS, en 1943. Como prisionero de guerra durante cinco años, conoció varios campos en Malta y en Algeria y finalmente algunos en Inglaterra, desde 1946 hasta ganar su libertad en 1947.

Luego de ser puesto en libertad, el Comandante Diggins estudió agricultura convirtiéndose en un experto en esa materia y entró a trabajar en una conocida compañía de seguros. En Febrero de 1957, reanudó sus servicios navales, y ahora integra el personal naval del Ministerio de Defensa en Bonn, donde en el curso de estos pocos años, se dedicó en particular a la reconstrucción de la Marina Alemana. En 1962 fue nombrado para capitanear por un año, una de las mejores fragatas de la marina alemana, la EMDEN. Luego volvió a su importante puesto actual en el Ministerio.

Otra de las fugas notables de la Argentina, por la ruta Bolivia y el puerto brasilero de Santos, fue la del primer operador de radio.

Y finalmente un informe de lo que les ocurrió a los cinco oficiales reservistas de la Marina Mercante, Herzberg, Dittmann, Ulpts, Sörensen y Schönemann, que habían quedado en el Uruguay. El siguiente es un relato que redacté basado en informaciones proporcionadas por los Capitanes Bidlinmaier y Ulpts y en datos recogidos del libro del Vicealmirante Bernhard Rogge, "Bajo diez banderas".

A los cinco Oficiales de Presa (de la Marina Mercante Reservista), a quienes se les había ordenado permanecer en el Uruguay, y fueran internados, permitiéndoseles vivir placenteramente por algunos meses, en una estancia llamada "La Estiria" situada en el centro de la República, en el departamento de Flores cerca de Trinidad, propiedad ésta de un austriaco, de nombre Herr Magerl. A su debido tiempo fueron licenciados de la Marina Alemana, y al reintegrarse a la marina mercante, se les puso en libertad. En Marzo pudieron abandonar el Uruguay dirigiéndose a puertos brasileiros. Schönemann a Bahía, donde se enroló en un barco alemán que más tarde lo llevó a Alemania, y Sörensen a Porto Alegre, desde donde volvió nuevamente al Uruguay. Habíase casado con la hija del dueño de la estancia.



Pero de especial interés son los servicios posteriores de Dittman, Ulpts y Herzberg, que deben ser relatados aquí. Los dos primeros partieron en Marzo hacia el cercano puerto brasilero de Santos, para unirse a dos barcos alemanes, el DRESDEN y el BABITONGA que habían permanecido allí por razones de seguridad. Dittman uni6se al DRESDEN y Ulpts al BABITONGA. Como ya se dijo, otro de los oficiales del GRAF SPEE, el Teniente Herbert Fr6hlich, que escapara de la Argentina, tambi6n se uni6 al DRESDEN. El Capit6n Langsdorff hab6lo ascendido a Teniente por sus sobresalientes servicios, principalmente como detector del tr6fico de radiotransmisiones y como descifrador de las comunicaciones en ingl6s enviadas en c6digo.

El DRESDEN, de 5.567 toneladas, construido en 1937, era un barco auxiliar de la marina alemana, escogido del Lloyd del Norte de Alemania, el mismo que se menciona en el libro del Capit6n Bidlingmaier que en Octubre hab6a zarpado de Coquimbo (Norte de Chile) con el abastecimiento del gas de 6cido carb6nico, tan vital para el GRAF SPEE y que fracasara en su intento de alcanzarlo, refugi6ndose luego en Santos.

El BABITONGA, de 4.422 toneladas, era un barco m6s viejo, construido en 1922 para la l6nea Hamburgo-Sud Am6rica.

El DRESDEN, fue el primero en abandonar Santos y lo hizo a principios de Abril de 1941, abasteci6ndose nuevamente en el Atl6ntico Sur, al famoso crucero mercante ATLANTIS el que, al adoptar los m6todos de un buque fantasma, hab6ase convertido en el barco corsario mercante de m6s 6xito, bajo las 6rdenes del Capit6n (luego Almirante) Bernhard Rogge. El ATLANTIS, de 7.860 toneladas y de una velocidad de 17 1/2 nudos, hab6a sido construido, como el carguero GOLDENFELS, por la compa6a6 naviera Bremen Hansa. El complicado trabajo de transformarlo y adaptarlo, que comenzaron casi enseguida de estallar la guerra, llev6les casi cuatro meses.

Su record ser6a asombroso: el Almirante Rogge y su tripulaci6n permanecieron 655 d6as en el mar (desde el 31 de Marzo de 1940 hasta la Navidad de 1941), hundieron 22 barcos, un total de 144.500 toneladas, y recorrieron 110.000 millas, las 6ltimas mil en botes salvavidas remolcados por submarinos alemanes e italianos. El mismo ATLANTIS hab6a sido hundido el 22 de Noviembre por el crucero DEVONSHIRE.

La historia sobre 6sta asombrosa proeza fue publicada en alem6n con el t6tulo "Schiff 16" (seg6n lo defini6 el Alto Comando Alem6n); luego en ingl6s con el t6tulo "Bajo diez banderas" (Weidenfeld y Nicholson 1957) y finalmente fue llevada a la pantalla.



Parte de la gran aventura del ATLANTIS fue compartida por Dittman y Fröhlich, pues ambos prefirieron embarcar en éste a regresar en el DRESDEN, a una Francia ocupada, junto con unos doscientos pasajeros, entre ellos muchos hombres y mujeres americanos del barco egipcio ZAMZAM, que el ATLANTIS acababa de echar a pique ignorando que era neutral.

Este dramático incidente proporcionó abundante material para la película. La historia subsiguiente del DRESDEN fue un tanto notable; fue hundido en Burdeos en Agosto de 1944, para bloquear el puerto, y rescatado en Marzo de 1964; ahora ha sido incorporado a la Marina Mercante alemana con el nombre de DOBA.

Menos sensacional fue la historia del BABITONGA, que también zarpó desde Santos a principios de Mayo, llevando a bordo a Ulpts. Simulando ser el barco holandés JASPARA, encontróse asimismo con los noventa prisioneros británicos del RABAU y del TRAFALGAR, hundidos después del ZAMZAM. Ulpts, como experto Oficial de Presa, quedó a cargo de los prisioneros, ayudándolo en esta tarea, unos pocos integrantes de la tripulación de presa del corsario. En Junio, cerca del Ecuador, él, sus hombres y los prisioneros, fueron transbordados al ALSTERTOR, barco auxiliar alemán de abastecimiento, poco antes de que el BABITONGA fuera hundido el 21 de Junio, al encontrarse con el H. M. S. LONDON.

La razón de este transborde debióse a que existían mayores posibilidades de llegar a salvo a un puerto francés en el ALSTERTOR dado que éste era un barco nuevo, tipo frutero, e increíblemente rápido, de 3.500 toneladas y 18 nudos, construido en 1938 para el comercio de frutas con las Antillas. (Este nombre singular derivase del Río Alster que desemboca en el Elba a la altura de Hamburgo). Sin embargo, fue detenido por el MARSDALE y otros cuatro destructores británicos el 23 de Junio de 1941, fuera de la costa de Portugal. Entonces, según Ulpts, hundieron su propio barco transfiriendo a la tripulación y a los prisioneros británicos a dos grupos de botes, procedimiento éste que fue apreciado por sus apresadores; todos fueron conducidos a Gibraltar. De este modo, el mismo Ulpts fue hecho prisionero; posteriormente estuvo en los campos de prisioneros de guerra en Inglaterra y el Canadá. Ulpts recuerda bien ese funesto 23 de Junio, ya que fue el día en que estalló la guerra entre Alemania y Rusia ¡y también por ser su cumpleaños!

Para completar el informe sobre los oficiales del GRAF SPEE que escaparon de su internamiento, debe mencionarse que la huída del Teniente Hersberg, primer Oficial de Presa del GRAF SPEE, fue practicada "por la ruta más difícil" y que fue el primero en llegar a Alemania atravesando el Pacífico. Las extraordinarias dificultades con las que se enfrentó durante un viaje de tal magnitud, han sido suficientemente explicadas a través de los relatos del Comandante Rasenack. Sólo es necesario mencionar que Herzberg comenzó ese viaje de un modo poco usual, es decir, que primero se dirigió a Río de Janeiro, luego atravesó Chile y Perú desde donde abordó un carguero japonés, con rumbo a Yokohama, como lo hiciera Fieber.



Llegó de vuelta a Berlín el 10 de Agosto de 1940, viajando al día siguiente para Hamburgo donde, luego de unos días de descanso, se reintegró a sus servicios. Es posible que, de haber llegado unas semanas antes, le hubieran asignado, al instante, para el crucero mercante KOMET, como lo hicieran en 1942, pero en esa ocasión el barco había zarpado a principios de Julio, primero rumbo al Mar Bering, por la difícil ruta a lo largo de la costa norte de Siberia y a través de los témpanos de hielo, travesía ésta que duró ocho meses y que el Almirante Rogge describiera como "una extraordinaria hazaña naval". Iba al comando del Capitán (luego Almirante) Eyssen. Luego bajando por el Pacífico y costearo el Cabo de Hornos, hacia el Atlántico, encontróse también con el ATLANTIS. Iría a hundir siete barcos de un total de 42.000 toneladas.

En ese interín Herzberg fue asignado para dirigir ciertas prácticas especializadas de entrenamiento, luego para comandar un veloz bote patrulla a motor, y finalmente confirmado como Primer Teniente, cargo interino que había asumido hasta el momento ... Luego en 1942, fue nombrado para integrar la tripulación del KOMET en su segundo y malogrado viaje, esta vez al comando del Capitán Broksien. Salió de El Havre el 13 de Octubre pero tuvo un rápido y desastroso fin a las 2 de la mañana del día siguiente al ser atacado por la lancha torpedera británica M. T. B. 236, comandada por el Sub Teniente R. Q. Drayson. El hecho ocurrió lejos del Cabo de La Haya, punto más cercano al noroeste de la península de Cherburgo. Los 351 hombres que componían la tripulación perecieron cuando el torpedo hizo explotar algunas de las muchas minas que habían a bordo. Este intrépido y afortunado ataque de la torpedera tronchó lo que quizás hubiera sido un largo y posiblemente afortunado viaje.

De manera que Herzberg, que fue, según el Capitán Wattenberg, "un marino de primera clase y el mejor de los hombres", en otras palabras, uno de los oficiales del GRAF SPEE más apreciado, halló su muerte luego de prestar aún más valiosos servicios al Tercer Reich, los que, como los de Dittmann, Fröhlich y Ulpts, fueron una evidencia más que corroboró lo acertada que fue la decisión de Langsdorff al echar a pique su barco luego de haber entrado a la "fatal trampa de Montevideo".

Ya que he dedicado un buen y merecido espacio narrando las proezas de Dittman, Fröhlich y Herzberg, es justo mencionar las del Teniente Drayson, a cargo de la torpedera motorizada 236, extraordinarias hazañas que no fueron mencionadas hasta ahora por no interrumpir la secuencia de los hechos y de lo que de ellas se deduce.

Es así como el Teniente Drayson, luego de una brillante carrera académica y deportiva en Cambridge, luego de la guerra, fue, en Enero de 1964, designado Director de una importante escuela pública conocida con el nombre de Stowe, situada en el condado de Buckingham, en el lugar que lleva su nombre. Cuando logré



localizarlo y le pedí me proporcionara ciertas informaciones, me envió un libro titulado "La Batalla de los Canales", del Teniente Comandante Peter Scott, suplementado a éste con varias explicaciones que me proporcionaron el material necesario para el siguiente relato:

La partida del KOMET del Havre fue conocida por nuestro Servicio de Informaciones y por la fuerza naval británica compuesta de nueve destructores y ocho lanchas torpederas motorizadas. Estas últimas, fondeadas en la base de Dartmouth, fueron enviadas para interceptarlo, pero previendo un posible desencuentro, cuatro destructores y algunas torpederas dirigiéronse a la zona del Cabo de La Haya, en tanto los otros cinco destructores y las restantes torpederas, se encaminaron a las islas del Canal de la Mancha con el fin de esperarlo en esa zona.

El Sub Teniente Drayson estaba al comando de la 236, que integraba el primer grupo de torpederas, dado que su comandante habitual encontrábase enfermo. Debido a varios contratiempos, la torpedera 236, la más veloz de ellas, quedó distanciada del resto, pues la noche estaba muy oscura. Cuando, alrededor de la una de la mañana, los destructores y las cuatro torpederas comenzaron a atacar al patrulla, a la luz de bengalas, la 236 encontróse delante de este último, aún marchando a una velocidad mayor a los 15 nudos, y con fuego a bordo.

Drayson habíase deslizado furtivamente hacia la costa a poca velocidad, para interceptar al barco que se retiraba de la acción. A unas 300 millas de distancia hizo fuego con sus dos torpedos, retrocediendo y huyendo de inmediato a cubierto de una cortina de humo. Los dos torpedos dieron en el blanco, pero la segunda explosión, provocada segundos más tarde, fue de mayores proporciones, debido, quizás, al explotar los combustibles, las municiones y también las minas almacenadas a bordo. Las llamaradas llegaron a elevarse, por lo menos, a unos 4.000 pies, el barco voló hecho pedazos y el petróleo hirviente extendióse sobre el mar una milla a la redonda; una gran cortina de humo elevóse a una altura de varios miles de pies. La fuerza de la explosión levantó la popa de su torpedera fuera del agua, averiando así sus motores.

La iniciativa y el "espíritu ofensivo" de Drayson, fueron buenos exponentes de la tradición de la marina británica.

## SEIS AÑOS DE INTERNAMIENTO EN LA ARGENTINA

Ya que hemos leído sobre la índole de las huídas de los oficiales del GRAF SPEE, similares, sin duda, a otras, y sobre las subsiguientes hazañas de alguno de ellos, pasemos ahora a hechos menos emocionantes relacionados con los pocos oficiales y con la mayoría de la tripulación que quedara internada, los que, a las pocas semanas de encontrarse en Buenos Aires, fueron divididos en grupos y enviados



a las provincias. El siguiente relato lo redacté basándome en informes proporcionados por el Comandante Höpfner y el Sub Oficial Félix Eschner, cuando, en Octubre de 1963, diserté en Malmo sobre el GRAF SPEE. El primero, que ocupa allí un importante puesto en el famoso astillero Kockum, asistió a mi conferencia y en una visita que le hiciera en su apartamento, mostróme un álbum de recortes, recuerdo del período de internamiento, y tuve ocasión de conseguir no solamente informes sino también algunas excelentes fotografías, las que están reproducidas en la sección ilustrada. He aquí lo que redacté en base a sus informes y a los recogidos de otras fuentes.

El gobierno argentino había decidido que los oficiales y sub oficiales del GRAF SPEE, junto con algunos marineros, fueran acuartelados en la base naval de la isla de Martín García, y el resto de los marineros divididos en grupos de cien enviados al interior del país, cerca de las ciudades de Rosario, Santa Fe, Córdoba, Mendoza y San Juan, donde muchos de ellos finalmente se establecieron, como se dijo anteriormente. También se dijo que un grupo de ellos, trece en total, huyó a principios de Abril, poco antes de que fueran transferidos a la isla. Otros diez y siete escaparon de la isla en Agosto de 1940.

Quedaron en la isla cinco oficiales del comando del oficial superior del GRAF SPEE, Capitán Walter Kay. A éstos iría a reunírseles, más adelante, el Comandante Höpfner, quien había tenido que someterse a una seria operación de hernia seguida de trombosis. Durante su convalecencia trabajó en la oficina del agregado naval en Buenos Aires, Capitán Niebuhr, a quien prestó gran ayuda, actuando como lazo de unión con las autoridades argentinas y los internados en Martín García, ya que era el único oficial del GRAF SPEE que dominaba bien el castellano. Cuando fue transferido a la isla, se hizo cargo, junto con el Capitán Kay, de los veinticinco oficiales, diez y seis sub oficiales y unos veinte marineros. Permanecieron en la isla cuatro años, durante los cuales un carpintero de la tripulación, Feldwebel Brandt, decoró, con la ayuda de sus compañeros, el cofre que guardaría la gorra, la daga y las condecoraciones de Langsdorff (ver ilustración), el que finalmente fue entregado a su viuda, en ocasión de su visita a la Argentina, a la que fuera invitada en 1954.



## EPILOGOS

### *A) Diez años después, Montevideo: La campana del AJAX*

El décimo aniversario de la Batalla se destacó a causa de dos acontecimientos: primero por el obsequio de la campana del AJAX a la ciudad de Montevideo como un signo de agradecimiento por la firme actitud del Gobierno Uruguayo y del pueblo al tiempo de la estadía del GRAF SPEE en Montevideo; y en segundo lugar, una conferencia retrospectiva sobre el tema, que diera el Dr. Guani quién, como Ministro de Relaciones Exteriores, había soportado todo el peso de la "emergencia" en ese entonces.

En realidad la Campana fue entregada al Encargado de Negocios Uruguayo, en Londres, el día 18 de Julio, Fiesta Nacional Uruguaya, durante un almuerzo organizado por la entonces llamada Sociedad de Amigos del Uruguay en el Dorchester Hotel. Este acontecimiento tuvo un gran éxito. El Almirante Harwood apareció en muy buena salud, aunque en realidad esta ocasión sería una de sus últimas apariciones en público, ya que murió prematuramente en junio del año siguiente, 1950, por la alta presión.

La Campana mide aproximadamente 10 pulgadas de altura, el diámetro del borde exterior de la base es de 9 pulgadas y es de bronce pulido. Sobre un lado se encuentra la flecha del Gobierno y un agujero dentado provocado por una esquirla Alemana durante la Batalla.

Sobre el lado opuesto está la inscripción. La indagación hecha por el Profesor de Latín en la Universidad de Oxford, Dr. Edward Fraenkel, dio el siguiente resultado:

En las Metamorfosis de Ovidio, libro XIII, Ajax dice: "Me estoy destruyendo con mi propia espada, *"ne quisquam Ajacem possit superare nisi Ajax"* (para que nadie sino el mismo Ajax pueda vencer a Ajax). Parece evidente que el lema en la Campana es la versión *"oratio recta"* de esta cita.

El nombre pertenece a la mitología griega. Había dos jefes que llevaban este nombre, Ajax el Grande, hijo de Telamon, y Ajax el Menor, hijo de Oileus, Rey de Loeris. Según las historias de estos mitos, Héctor de Troya luchó contra Ajax el Grande; con el tiempo dejaron de luchar y se separaron en amistad ofreciéndose regalos recíprocamente (*Del Heráldico en la Marina Real*, por Alfredo Weightman y por cortesía del Superintendente del Almirantazgo del Astillero Real de Chatham).



Nada explicaría mejor el procedimiento que tuvo la ceremonia, que el programa del almuerzo que reproducimos a continuación:

# **OBSEQUIO DE LA CAMPANA DEL AJAX**

## **A L M U E R Z O**

ofrecido por  
**LA SOCIEDAD AMIGOS DEL URUGUAY**  
 en ocasión de la entrega de  
**LA CAMPANA DEL BUQUE H. M. S. AJAX**  
 al

Encargado de Negocios Uruguayo  
**SEÑOR DON GUSTAVO A. REY ALVAREZ**  
 Como obsequio al Gobierno y Pueblo Uruguayo en agradecimiento  
 de su amistosa actitud durante la

## **BATALLA DEL RIO DE LA PLATA**

por el  
**ALMIRANTE SIR HENRY HARWOOD, K. C. B.**  
 en nombre de los  
 Capitanes, Oficiales y Tripulaciones de Barcos de la División Sud Americana  
 1939 - 1940

y

**SIR EUGEN MILLINGTON-DRAKE, K. C. M. G.**  
 en nombre de los

Miembros de la Embajada y Consulado Británico, Montevideo 1939-1940.

**EL DORCHESTER**  
 Park Lane, W. 1.

**DIA DE LA CONSTITUCION URUGUAYA**  
 18 de Julio, 1949

## **EL DESCUBRIMIENTO DE LA CAMPANA EN EL PUERTO DE MONTEVIDEO**

El descubrimiento de la Campana en el puerto de Montevideo se realizó el 13 de diciembre, en ocasión del décimo aniversario de la Batalla con la presencia del Presidente de la República. El procedimiento fue el siguiente: el Ministro de Relaciones Exteriores, quien había recibido la Campana por medio de su representante en Londres, la entregó solemnemente al Intendente de Montevideo. En esta ocasión el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. César Charlone, rindió un elocuente homenaje a Gran Bretaña refirmado por los demás oradores.



Lo que sigue es una breve relación sobre la base de recortes de la prensa Uruguaya, que preparé para este libro:

La Campana en realidad fue colocada en la Plaza que se encuentra al principio de los muelles del puerto de Montevideo, frente a la entrada principal de la Inspección General de Marina del Uruguay (Admiralty).

Fue descubierta con una imponente ceremonia que conmemoraba, al mismo tiempo, el aniversario de la batalla, el 13 de Diciembre, contando entre los presentes al Señor Batlle Berres, Presidente de la República. El Cuerpo Uruguayo de Marinos formaba la Guardia de Honor.

El Ministro de Relaciones Exteriores pronunció el discurso principal en términos elocuentes y conmovedores:

Esta Campana que lleva las cicatrices que atestiguan su participación en esa memorable acción, ha sido ofrecida a nuestro pueblo y Gobierno por el gran héroe de la Batalla, el Almirante Sir Henry Harwood, sus Capitanes, Oficiales y Hombres de la Escuadra Británica que actuó en aguas Sudamericanas; y al mismo tiempo nos ha sido ofrecida por el Ministro, Sir Eugen Millington-Drake, y por el cuerpo de la Embajada y del Consulado Británico en la época en que el gran amigo del Uruguay representaba su país en Uruguay, como muestra de reconocimiento por el espíritu de solidaridad con el cual nuestro pueblo defendió la noble y enérgica nación amiga cuya heroica y famosa Armada, a pesar de la incertidumbre sobre el destino del mundo entero, luchó no sólo por su libertad sino también por la nuestra.

Esta campana del AJAX será para las presentes y futuras generaciones un símbolo de la más noble y alta significación. Es una gloriosa reliquia de una escuadra que dio ejemplo de valor, sacrificio y estoicismo, cualidades que siempre han sido en todos los mares del mundo una garantía de Libertad.

Finalmente, el Dr. Charlone, después de aludir al significado histórico de la misión llevada a cabo por la Armada Británica en la ocasión que se conmemoraba en esa fecha, dijo que era muy satisfactorio para el Gobierno Uruguayo observar en las hazañas conmemoradas ese día, la profunda afinidad que había existido por más de un siglo entre el pueblo Británico y el Uruguayo en la común profesión de sus ideales de libertad y democracia.

El Dr. Charlohe terminó diciendo:

“En nombre del Gobierno de la República, entrego la gloriosa Campana del AJAX al Municipio de Montevideo”.

Este primer discurso fue seguido por los del Embajador Británico, Sir Douglas Howard, del Intendente de Montevideo, Señor Germán Barbato, y del Ministro de Defensa Nacional, Dr. Francisco S. Forteza. El Jefe de la Armada Uruguaya, Contralmirante Alfredo Aguiar Carrasco, leyó los telegramas de Sir Henry Harwood y de Sir Eugen Millington-Drake.



Para terminar, dos poetas uruguayos, el Dr. Emilio Oribe y Fernán Silva Valdés, leyeron poemas alusivos a la ocasión. El Dr. Oribe leyó un poema del cual era autor, llamado: "La Campana del AJAX" y Fernán Silva Valdés, leyó un poema muy conmovedor que había escrito para celebrar la Victoria de la Batalla Británica, que probablemente fue el mejor homenaje a Gran Bretaña y al carácter del pueblo británico que nunca haya escrito un extranjero, como puede ser juzgado por su texto que reproducimos a continuación:

## CANTO AL HOMBRE INGLES

Inglés: democracia rubia;  
inglés, músculo de acero;  
inglés, palabra cumplida,  
inglés, voluntad de hierro,  
si ayer fuiste un hombre de agua  
hoy eres de agua y de cielo.

Inglés: sonrisa de niño  
con experiencias de viejo;  
inglés, inocencia limpia,  
diente blanco, ojo de cielo.  
Inglés, palabra empeñada  
por lengua de caballero;  
inglés, palabra cumplida  
ya sea Rey o plebeyo.  
Inglés, músculo amansado,  
inglés, voluntad de hierro,  
si ayer fuiste un hombre de agua  
hoy eres de agua y de cielo.

Inglés: palabra cumplida,  
número lírico y juego,  
canción con los dientes blancos,  
viejo niño y niño viejo.  
Inglés, ganarás la guerra  
dándole duro y parejo  
día a día, noche a noche,  
mes a mes, enero a enero;  
¡el que te mojó la oreja  
no sabe onde puso el dedo!

Inglés: democracia rubia  
con inocencias de cielo,  
te desafiaron a cóndor,  
te desafiaron a cuervo,  
y ahora sabrá lo que son  
tus alas, el mundo entero.  
¡A vos hablarte de alas,  
ay, en las que se metieron:  
con tus alas gigantescas  
vas a abanicar el cielo!

Inglés, salvarás al mundo  
sin arrogancias ni miedos,  
unido a tu gran hermano  
del Americano suelo,  
con una Biblia en la izquierda  
y en la derecha, el acero.

Inglés: libertad al sol  
enredada en tus cabellos,  
perniabierto sobre el barco  
o alzando brazos al cielo,  
Victoria sobre victoria  
dicen las V de tu gesto;  
así ganarás la guerra  
dándole duro y parejo  
día a día, noche a noche,  
mes a mes, enero a enero;  
vulcanizando la estrella  
que alumbrará un mundo nuevo.

Inglés: palabra cumplida  
Inglés, músculo de acero:  
¡El que te mojó la oreja  
no sabe onde puso el dedo!

*Fernán Silva Valdés*



La edición original Inglesa contiene una admirable versión de Walter Owen (1884-1953) un poeta escocés que pasó su infancia en Montevideo y que después de terminar en Glasgow en el Hillhead School, volvió a Buenos Aires y estableció un negocio como Despachante de Aduana.

Fue autor de varios libros de prosa y poesía y se destacó como traductor de los poemas épicos de Argentina, (Martín Fierro), de Chile (La Araucana), y del Uruguay (Tabaré). Esta última traducción fue publicada por la UNESCO en 1956 en la Colección de UNESCO de Obras Representativas: Series Latino-Americanas.

El original de este poema fue escrito al tiempo de la Batalla de Gran Bretaña y dedicado a Winston Churchill. Enseguida después el poeta lo leyó en su idioma original con las expresiones gauchescas del texto, en el curso del almuerzo mensual en la Cámara de Comercio Británica en Buenos Aires y en esta ocasión 600 huéspedes Argentinos y Británicos se levantaron y aplaudieron por algunos minutos. Fue un momento inolvidable.

#### CONFERENCIA DEL Dr. GUANI EN LA UNIVERSIDAD DE MONTEVIDEO

Por lo que se refiere a la conferencia del Dr. Guani en la Universidad de Montevideo mencionada al principio de este Epílogo, eligió para darla, el 17 de Diciembre, aniversario de la destrucción del GRAF SPEE. El argumento era la importancia mundial de la imposición de la Supremacía de la Ley —Ley Internacional— sobre la Fuerza, el David de la Ley había vencido al Goliat de la Fuerza. Lo que sigue es un relato abreviado del discurso en un diario importante de Montevideo "El País" del 19 de Diciembre de 1949.

### LEY Y FUERZA EN LA VIDA INTERNACIONAL

#### EL CASO DEL GRAF SPEE

El Dr. Guani señaló la necesidad para la opinión pública nacional de participar enteramente en la dirección de la política extranjera de la República, abandonando esa sensación de que, siendo un país pequeño, el Uruguay, no pudiera aspirar a tener cierta influencia en los vastos problemas internacionales.

"Es un error! No existen países pequeños" —continuó el Dr. Guani— "cuando, como en nuestro caso, representamos dentro de un gran continente —por nuestras tradiciones y la cultura e inteligencia de nuestros hijos— algo más que una expresión geográfica... Estamos aquí reunidos para celebrar una famosa página de nuestra historia diplomática en el curso de la cual, frente a este excepcional acontecimiento en nuestra historia política y diplomática y que un periódico de la época comparó el Uruguay al pequeño David que se enfrentó a Goliat, representado en este caso por el barco de guerra alemán..."



"En estos días de Diciembre —hace exactamente 10 años— Montevideo pasó horas de ansiosa incertidumbre, debidas a la llegada, después de la batalla de Punta del Este, del barco alemán ADMIRAL GRAF SPEE, que llevaba las señas de los proyectiles de sus enemigos británicos".

"En medio de las preocupaciones de ese entonces yo no podía olvidar que nuestra Patria, desde el comienzo de su formación política, había estado muy cerca de la Madre Patria Inglesa, y recordaba que el 18 de julio de 1830, día en que frente al Cabildo (Town Hall) se jurara la primera Constitución de nuestra Nación, al lado de nuestra bandera flameaba la antigua y gloriosa bandera de Gran Bretaña".

"El pasado de nuestras relaciones estaba enriquecido por evocaciones de toda clase. Gracias a los nobles esfuerzos de la diplomacia Británica en 1828 se reconocieron los principios de la emancipación Uruguay que habían ya sido establecidos en batalla por nuestro pueblo".

"Este hecho nos recuerda el nombre sobresaliente de Lord Canning quien fuera el primero, en un memorable discurso ante el Parlamento Inglés, en defender el derecho de las naciones jóvenes de América de vivir su propia vida independiente".

"Después de la memorable Batalla del Río de la Plata, Uruguay puede completar su alta misión contribuyendo, en el límite de las posibilidades que la Ley le concediera, a defenderse de las amenazas que en los días de opresión y violencia el entonces victorioso poder Nazi nos había dirigido".

El discurso de Canning al cual hace referencia el Dr. Guani, es el que pronunciara en la Cámara de los Comunes el 12 de Diciembre de 1826, que terminaba con las famosas palabras: "Llamé al Nuevo Mundo a la vida para compensar el equilibrio del Viejo".

Los opositores habían reprochado a Canning la falta de espíritu bélico cuando las tropas Francesas invadieron España en 1823. El discurso fue un gran suceso oratorio y H. Temperley escribió de él en *La Política Extranjera de Canning*.

"En la Cámara había una atmósfera de electricidad, todos se levantaron ante él, como un público en el teatro... las vigas resonaron por los aplausos y en un delirante momento Canning cosechó el premio de cinco años de trabajo y sacrificios personales".

#### MONUMENTO EN LA IGLESIA INGLESA A LOS CAIDOS EN EL RÍO DE LA PLATA, MONTEVIDEO

Este me parece el lugar apropiado para recordar el descubrimiento de un Monumento a la memoria de los oficiales británicos que perecieron en la batalla del Río de la Plata, en Montevideo, aunque fuera descubierto recién el año siguiente. La Iglesia fue fundada en 1844 y contiene varios otros monumentos navales como el de una Batalla del Río de la Plata, en 1845, contra el Dictador Argentino Rosas. El Vicario de la Iglesia de la Santa Trinidad, Rev. Tudor L. Isaacs, me escribió lo que sigue:



"Cuando por primera vez escribí al Almirantazgo, fue para preguntar, en nombre de la Iglesia y de la comunidad Británica local, si debíamos instituir un fondo aquí o si preferían hacerle una colecta entre los sobrevivientes y los parientes.

El asunto parecía casi olvidado hasta que Sir Edward Parry fue nombrado Director de Inteligencia Naval. Sir Edward Parry encontró por casualidad nuestra correspondencia y enseguida se encargó de la cuestión. Fue él quien dispuso todo para la colecta de fondos y para el nuevo proyecto del monumento, que fuera realizado en roble, en Chatham".

El domingo anterior al acto había tenido lugar una procesión del Capitán, oficiales y hombres del H. M. S. ACHILLES.

La fundación de la Iglesia remonta a 1844 cuando fue erigida en el lugar donde las tropas Británicas en 1807 habían abierto una brecha en la cerca de muros de la ciudad y fue considerada como un monumento de paz duradera entre Uruguay y Gran Bretaña. En 1935 el lugar fue expropiado para hacer un ancho paseo y la iglesia fue reconstruida a 100 yardas de la original. Todas las decoraciones y monumentos fueron llevados de la vieja iglesia, entre ellos varios monumentos navales y uno de ellos de una previa Batalla del Río de la Plata en 1845 cuando una escuadra Británica rompió el cerco del Presidente. Rosas en Punta Obligado.

En Diciembre de 1945, la UNESCO realizó una conferencia aquí en Montevideo. El representante de Nueva Zelandia, Dr. C. E. Beeby, recibió un telegrama de la Asociación de Neozelandeses del Río de la Plata, compuesta por miembros del H. M. S. ACHILLES, invitándolo a colocar una corona en este Monumento, a nombre de ellos, cosa que él hizo".

#### OTRO MONUMENTO EN PUNTA DEL ESTE

Otro Monumento debido a la iniciativa uruguaya se encuentra en la Plaza Gran Bretaña en Punta del Este, que da el nombre a la Batalla, siendo una playa conocida en una península en el estuario del Río de la Plata, a unas 70 millas de Montevideo. La Plaza está en el punto más adelantado de la península desde el cual en la tarde del 13 de diciembre de 1939, se pudo tener la mejor vista del GRAF SPEE a algunas millas de distancia entrando a gran velocidad en el Río de la Plata, seguido de cerca por el ACHILLES, solamente a dos millas, pues pasó entre la Isla de Lobos y la costa. En el "Times" del 13 de Diciembre de 1949 apareció lo siguiente:

#### MONUMENTO CONMEMORATIVO DE LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

"El Uruguay celebrará el décimo aniversario de la Batalla del Río de la Plata colocando la primera piedra de una plaza conmemorativa en Punta del Este, que será llamada Plaza Gran Bretaña... consistirá en una columna central rodeada por tres placas de piedra con los nombres EXETER, AJAX y ACHILLES. El ancla del AJAX el barco desde cuyo puente el Almirante Harwood dirigió la batalla, será incorporada en la obra conmemorativa".



La concepción y ejecución de esta obra se deben enteramente a los amigos de Gran Bretaña en Uruguay, especialmente las autoridades municipales de Punta del Este y esa institución sin igual: La Asociación de Fomento del Intercambio Comercial Anglo-Uruguayo (conocida allí como AFICAU) que es una especie de Cámara de Comercio Uruguayo para favorecer los intercambios Británicos.

Debemos un especial elogio a tres de los que fueron sus presidentes por muchos años, Señor Mario Mera, su fundador en 1939, Señor Horacio Torrendell y el difunto Señor Luis Alberto Fraga.

#### ARTICULO NECROLOGICO SOBRE EL ALMIRANTE SIR HENRY HARWOOD

El Epílogo "10 años después" debe ser completado con el necrologio del Almirante Sir Henry Harwood que apareciera en el Times del 13 de Junio de 1950:

#### ALMIRANTE SIR HENRY HARWOOD VENCEDOR DEL RIO DE LA PLATA

El Almirante Sir Henry Harwood, vencedor de la Batalla del Río de la Plata en diciembre de 1939 cuando el buque de guerra alemán ADMIRAL GRAF SPEE fue empujado por tres cruceros a refugiarse en Montevideo y después volado por su tripulación, murió el viernes a la edad de 62 años en su casa en Goring-on-Thames.

Henry Harwood Harwood era hijo del difunto Surtees Harwood Harwood y había nacido el 19 de Enero de 1888.

Fue educado para la Armada en Foster, Stubbington, y llegó a ser cadete en el BRITANNIA en 1903. En los exámenes para teniente, fue primero en todas las materias, de manera que, después de haber servido por un período de entrenamiento en mar como subteniente fue promovido con anticipación.

En la guerra de 1914-1918 fue oficial torpedero en el crucero SUTLEJ en el Atlántico y en el buque de guerra ROYAL SOVEREIGN de la Gran Flota. Desde 1919 a 1921 estuvo en el SOUTHAMPTON como oficial torpedero de la flota, en la Estación Sudamericana. Se recibió en el Colegio Naval en 1922 y luego sirvió en la División de Proyectos, Almirantazgo, volvió al servicio activo en 1925, primero como oficial torpedero del Tercer Escuadrón de Batalla, y luego como oficial torpedero de la flota en el Mediterráneo, a continuación como oficial ejecutivo en el crucero CUMBERLAND en China. Comandó el WARWICK y una división de la Quinta Flotilla de Cazatorpederos, Flota Atlántica en 1929-30 y durante 1931 asistió al Colegio de Defensa Imperial. Desde 1932 a 1934 estuvo al mando del LONDON como "Flag Captain" (Capitán de Bandera) y jefe de Oficiales del Estado Mayor, Primer Escuadrón de Cruceros del Mediterráneo y perteneció a la Comisión Directiva del "RN Staff College" desde 1934 a 1936. En setiembre del último año izó su insignia en el EXETER como Comodoro de la Escuadra Sudamericana. (La parte siguiente del artículo es un resumen de este libro y por lo tanto ha sido omitida).



Volvió a Inglaterra el otoño de 1940 y tomó el puesto de Asistente en Jefe del Estado Mayor Naval Extranjero. En Mayo de 1942 fue nombrado sucesor del Almirante Sir Andrew Cunningham, como Comandante en Jefe en el Mediterráneo, con un grado igual al de Almirante. Después del desembarco en Africa del Norte, cuando el mando del Mediterráneo fue dividido en dos partes, él llegó a ser Comandante en Jefe del Mediterráneo Oriental.

Tuvo que abandonar ese puesto en abril de 1943, por razones de salud. Un año después, en abril de 1944, fue nombrado "Flag Officer" al Mando de las Orkneys y Shetlands, hasta que éste terminó como mando separado en la primavera de 1945.

En Noviembre de ese año, fue inscrito en la lista de los retirados con el rango de Almirante, por razones de salud.

Entre otras distinciones, recibió la Orden del Mérito por parte del Gobierno Chileno, como agradecimiento por su ayuda después de un terremoto en ese país y en 1943 el Gobierno Griego le otorgó la Cruz Militar.

En 1924 él se había unido en matrimonio con la hija de Selway Chard, Joan; dos hijos quienes se encuentran en la Armada, le sobrevivieron junto con la viuda.

En este libro se incluyen unas memorias del Almirante Sir John Edelsten que fuera contemporáneo de Harwood y oficial en el Servicio; y una apreciación del Almirante Sir Charles Woodhouse, quien fuera el "Flag Captain" del AJAX.

### *B) Quince años después, Londres: El Film*

En este epílogo se desarrollan dos acontecimientos fundamentalmente diferentes, uno esencialmente móvil y el otro estático. El primero es la decisión, en 1954, de los ya famosos productores cinematográficos Michael Powel y Emeric Pressburger, de filmar una película para la Organización Rank sobre la Batalla del Río de la Plata, según el consejo de Sir Henry Mack, el entonces Embajador Británico en Buenos Aires, donde los dos productores habían ido en ocasión de un festival cinematográfico. Este evento termina con la primera presentación de la película en el Espectáculo del Comando Real en Octubre de 1956.

El otro acontecimiento tuvo lugar en el mismo día, por una coincidencia, debido a la simultánea presencia en Londres de las personas interesadas: la presentación de un busto del Dr. Guani al Consejo Hispánico en Canning House. En esta ocasión se pronunció un discurso que hiciera apreciar su personalidad y que delinea su carrera en general y en particular su papel en la emergencia del GRAF SPEE. En la época de la presentación, el Dr. Guani sufría una larga enfermedad falleciendo más tarde.



## LA PELÍCULA DE LA ORGANIZACIÓN RANK: "LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA"

En los años siguientes a la guerra, descubrí que muchas personas conocidas en Gran Bretaña tenían un recuerdo sorprendentemente vívido de la Batalla del Río de la Plata y del fin del GRAF SPEE en Montevideo, a pesar de otras acciones navales más importantes, quizás ésto se debiera al hecho de que fue la primera emoción de la guerra.

Sin embargo, el recuerdo estaba inevitablemente por desvanecerse cuando el interés fue reavivado por la considerable publicidad preliminar de la película *La Batalla del Río de la Plata* en los primeros nueve meses del 1956.

Más aún cuando fue estrenada en el Espectáculo del Comando Real en el Cine Empire en Leicester Square el 29 de octubre de 1956, y una multitud aplaudió la llegada de S. M. la Reina, el Duque de Edimburgo, el Primer Lord del Almirantazgo y muchos otros huéspedes distinguidos sin mencionar las estrellas de cine que iban a ser presentadas en esta ocasión.

Lo siguiente es el relato del desarrollo de la película, de su estreno, de los actores participantes, de las críticas de la prensa, etc. que preparé para este libro reuniendo informaciones de varias fuentes.

Los productores Michael Powell y Emeric Pressburger, eran muy conocidos y más aún en esa época por su película *Zapatillas Rojas*, que fuera un éxito. La idea de hacer esta película surgió en 1954, cuando, encontrándose en Buenos Aires por un Festival, pidieron a nuestro Embajador, entonces Sir Henry Mack, que les sugiriera un argumento de color local para una película, y él les aconsejó en seguida la historia del GRAF SPEE.

Cuanto más estudiaron el argumento, más se entusiasmaron y lo investigaron con la precisión de una Comisión Real. Entrevistaron todos, ya fueran oficiales navales u otros, que pudieran darles informaciones de valor. Fueron a París donde yo me encontraba y me interrogaron por dos horas. Michael Powell quedó tan impresionado por la entera historia que se sintió impulsado a escribir un libro (semi-ficticio) sobre el argumento, titulado *Graf Spee* (Hodder y Stoughton 1956) en la época del estreno de la película. En el prólogo escribió lo que sigue:

"Como director de la película empecé a darme cuenta que estaba disfrutando de una oportunidad única, que nunca se había presentado antes y que raramente se presentará de nuevo: conocí personalmente a todos los principales protagonistas del drama, excepto el Almirante Harwood y el Capitán Langsdorff, ambos fallecidos. Me enteré de todo lo que había pasado y porqué; durante mi reconstrucción de la Batalla me encontré en el puente del buque insignia de Harwood, y del EXETER, del ACHILLES y del mismo GRAF SPEE. Traté de ponerme en el lugar del Capitán Langsdorff y del Capitán Dove. Conocí las intenciones de los Ministros en el lugar, y conocí el lugar.

Empecé a desear que esta experiencia fuera conservada en forma más duradera que una película. Tengo dos hijos, quería que leyeran y tuvieran esta historia. Quería que los jóvenes que debían nacer un día la leyeran y la asimilaran como parte de su propia experiencia. Una película puede entretener a millones de personas, pero no puede ser poseída por ellos. Un libro puede: esta es la razón que me indujo a escribir este libro".



Interrumpiendo este relato por un momento habría que mencionar el segundo estreno de la película en el Odeon en Leicester Square, la noche siguiente al primer estreno. El Times la describió como una "noche de huéspedes". Entre los huéspedes se contaban los oficiales y graduados posibles de los tres cruceros y los de la Marina Mercante relacionados con la historia del GRAF SPEE, además de actores y muchas personalidades relacionadas con la producción.

El relato sigue así:

### LOS HOMBRES

Los actores principales habían sido bien elegidos, el Capitán Langsdorff representado por Peter Finch, fue una simpática interpretación que contribuyó a rehabilitar ante el público alemán la figura de Langsdorff. El Comodoro Harwood, fue representado por Anthony Quayle; el Capitán Bell por John Gregson y el Capitán Dove por Bernard Lee, mientras la difícil parte del Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Guani, fue interpretada por Peter Illing.

Finalmente, yo mismo fui representado por Anthony Bushell compañero mío de Oxford, entonces conocido por ser el brazo derecho de Sir Laurence Olivier en todo lo relacionado con las películas. Por último, los productores se aseguraron la ayuda del mismo Capitán F. S. Bell, como consejero, y del Capitán Patrick Dove, como consejero para las escenas que mostraban a los Oficiales Británicos prisioneros en el GRAF SPEE durante la Batalla.

### LOS BARCOS

Esto por lo que se refiere a los hombres, ahora hablemos de los barcos. El problema más grande fue encontrar un GRAF SPEE! Los productores por fin lo encontraron gracias a la amistosa intervención del Almirante Cassidy, Comandante en Jefe de la Marina Estadounidense en Europa, quien les aseguró la participación del crucero pesado SALEM de la Sexta Flota en el Mediterráneo, ya que las escenas iban a ser filmadas frente a Malta con cruceros Británicos.

El único de éstos que realmente había participado en la Batalla fue el crucero liviano ACHILLES, entonces de la Marina de Nueva Zelandia, que había sido desde entonces el buque insignia de la Nueva Marina India con el nuevo nombre de Delhi (y muy justamente con su Capitán en la batalla, Sir Edward Parry, quien había llegado a ser Almirante, como primer Comandante en Jefe de esa Marina).

El CUMBERLAND, aunque no había tomado realmente parte en la acción, apareció en la película y fue representado por el original CUMBERLAND que había sobrevivido, como me explicó el Comandante Kemp, porque se había convertido en un crucero de prueba, lo cual significa que era usado para experimentar nuevos cañones y otros aparatos antes de equipar con ellos los barcos de la flota. Al fin fue desmantelado en 1959. El EXETER fue hundido en la batalla del Mar de Java y el AJAX fue desmantelado en 1949 después de que las negociaciones para su venta al Gobierno Chileno fracasaron.

### CRITICAS DE LA PELICULA

La película recibió una crítica muy favorable del difunto Campbell Dixon, el conocido crítico cinematográfico del *Daily Telegraph*, quien recalcó que era un argumento muy digno de la ocasión y comentó el modo en que el Capitán Langsdorff fue represen-



tado: un hombre valiente hidalgo y de honor; humano y cortés con los prisioneros, y agregó: "Algunas de las mejores escenas de la película son las que se desarrollan entre el Capitán Langsdorff y uno de sus prisioneros, el Capitán Dove con quien había simpaticizado".

La película recibió otra crítica excepcionalmente favorable del conocido crítico del *Paris Figaro*, Monsieur Louis Chauvet, que fue probablemente el relato más breve de toda la historia que yo haya leído, contaba sólo 230 palabras.

Lo que sigue puede ser citado de su crítica:

"La caza mortal al tigre, la heroica determinación de sus primeros adversarios, los extraordinarios acontecimientos que sucedieron en Montevideo, seguidos sin vanos heroísmos con perfecta dignidad. El público se siente fascinado desde el principio hasta el fin. Hay cualidades Homéricas matizadas con un humorismo sutil... No hay estrellas sino numerosos actores que realmente no parecen estar actuando. Una película excelente, honesta, hábil y digna de las hazañas que cuenta".

Una crítica igualmente apreciativa apareció en la revista americana *Time* del 27 de enero de 1958, de la cual citamos lo siguiente:

"El barco alemán fue uno de los más formidable que hubo; lo que se demuestra fácilmente. En menos de una hora el EXETER había sido eliminado de la acción. Mientras los otros dos cruceros, acosando al enemigo como un tiburón haría con una ballena, lograban herirlo en los puntos vulnerables".

Todo esto dará la medida del renovado interés por la historia de ese entonces, que resultó en la invitación que recibí para dar una conferencia sobre el argumento. Así empecé a estudiar a fondo la travesía y la batalla sobre las cuales en realidad sabía muy poco; como también los acontecimientos en Montevideo en los cuales yo había participado pero cuyo recuerdo se había vuelto un poco confuso. Cuanto más adelantaban mis estudios, más me daba cuenta que la historia había sido un argumento ideal para la película, y poco a poco tuve la idea de producir una película escrita que podría ser una antología de relatos de la historia ya sean publicados o no.

Esta idea fue alentada por un incidente después de mi conferencia que había sido presenciada por una entusiasta multitud a bordo del barco de Adiestramiento de Reserva de la Marina Real en Bristol, cuando un caballero se presentó como un Marinero de 1ª del AJAX de antes de la Primera Guerra y me sugirió de preparar por lo menos algunos folletos para ser repartidos en mis futuras conferencias. Era un impresor y se declaró estar dispuesto a hacerlos con un amigo, un ex hombre de la R. A. F., especialista en hacer esbozos para ilustraciones. Entre los dos me habían ayudado gustosamente en hacer los folletos, lo cual se hizo y fueron



vendidos en mis conferencias a beneficio de la Fundación del Rey George para los Marineros. Los dos hombres eran Mr. Richard H. Quick y Mr. H. A. Corrigan quien con mi gran satisfacción, escribió que después de haber escuchado la historia de la batalla, se había ido sintiéndose orgulloso de ser Británico. Esto expresaba exactamente mi propia sensación acerca de toda la historia y me convenció aún más que no había perdido nada en hacerla conocer, ya sea en conferencias o en este libro, ahora completado después de un trabajo de 5 años, gracias a la cooperación de todos los interesados, por lo cual estoy muy agradecido.

#### PRESENTACION DEL BUSTO DEL Dr. GUANI EN CANNING HOUSE

Era apropiado y conveniente que en el mismo día de la función del Comando Real, el 29 de octubre, se presentara el busto del Dr. Guani, en Canning House, la sede del Consejo Hispánico.

El busto fue presentado a la Sociedad Amigos del Uruguay por el hijo del Dr. Guani, Señor Alberto Guani, entonces Secretario de la Embajada Uruguaya en Paraguay, y por uno de sus parientes el Dr. Durán Guani. Yo presenté el busto en Canning House como Presidente de la Asociación. Entre los presentes se contaban Su Excelencia el Embajador Uruguayo, Dr. José Antonio Quadros; el Vizconde Davidson, Presidente de Canning House; el Almirante Sir Henry McCall, anteriormente Agregado Naval en Buenos Aires y Montevideo; Sir Kenneth Grubb, anteriormente Secretario General en Canning House por aquel entonces Consejero Publicitario de la Organización Rank; Michael Powell y Emeric Pressburger, productores de la película y miembros del Comité Ejecutivo de Canning House.

Lo que sigue es el texto del discurso:

Su Excelencia, Señor Vizconde y Señores:

Es un gran privilegio para los "Amigos del Uruguay" y para mí que soy su Presidente, actuar como intermediarios en la presentación del busto del Dr. Guani en Canning House, en conformidad con la solicitud de nuestro activo Secretario, Comandante Reed. Es también una satisfacción para nosotros que Ud., Señor Vizconde, que tanto ha hecho en favor de Canning House, lo pueda recibir hoy. El busto fue presentado a los "Amigos del Uruguay" en Montevideo, con el propósito de encontrarle un sitio permanente aquí, por el hijo del Dr. Guani, quien es actualmente el Secretario de la Embajada Uruguaya en Paraguay, y por uno de sus parientes el Dr. Durán Guani. Por lo tanto, les estamos muy agradecidos...

Los dos famosos productores, Michael Powell y Emeric Pressburger, recibieron la mayor ayuda del Gobierno y del pueblo uruguayo para la producción de la película "*La Batalla del Río de la Plata*", que veremos en la tarde.

Los productores y el representante de la Organización Rank, mi viejo amigo Sir Kenneth Grubb, están presentes para rendir homenaje a la memoria del Dr. Alberto Guani, como también el Almirante Sir Henry McCall, mi Agregado Naval en Montevideo, en representación de la Marina Británica.



En el curso de los dos años de búsquedas, los productores se enteraron de la parte absolutamente decisiva que tuviera el Dr. Guani en la crisis que siguió a la entrada del GRAF SPEE en el puerto de Montevideo. Los que conocieron al Dr. Guani y su relación, no quedaron sorprendidos de la acción decisiva con la cual impuso la "Rule of Law" —Ley Internacional— en ese momento crítico, dando un ejemplo al mundo.

¿Puedo recordar su carrera? En 1914, el Dr. Guani era el muy joven y capaz Ministro del Uruguay en Bélgica.

En consecuencia tuvo que dejar el país junto con su Gobierno en seguida después de la declaración de guerra en agosto y en diciembre de 1914, volvió a Uruguay para consultarse con su Gobierno.

Por suerte yo me encontraba viajando en el mismo barco y nos hicimos muy amigos. Puede decirse que él era la vida y el alma del barco gracias a su sentido del humor que no lo abandonó nunca. En seguida después volvió a tomar su lugar como Ministro ante el Gobierno Belga, que entonces se encontraba en Le Havre, y finalmente, a fines del año 1918, volvió a Bruselas. La experiencia que adquiriera en ese tiempo se demostraría muy útil en el futuro.

Durante su estadía en Bruselas y también luego, cuando fue Ministro en París, en 1925, fue representante permanente del Uruguay ante la Liga de Naciones. Tomó parte muy activa en todas sus obras, profundizando el conocimiento, en todos sus aspectos, de la Ley Internacional.

Pero él era también un agudo observador político y recuerdo muy bien un día en Montevideo, algunos años después cuando me volvió a contar, durante una larga conversación, las advertencias que él hiciera a Austin Chamberlain y a Monsieur Briand, con los cuales mantenía estrechas y cordiales relaciones. Les había llamado la atención sobre el grave significado que tenían, según su parecer, los informes que llegaban relativos al rearme de Alemania, alrededor de 1930. Me dijo que lo habían tratado con complacencia y como con indulgencia, pero le habían dicho que parecía no darse cuenta de la situación mundial. No necesito decir más...

En 1933 fue nombrado Ministro en Londres y allí, como en París, pude reanudar mis relaciones amistosas con él. Por esa razón me alegré mucho al enterarme que el nuevo Presidente del Uruguay, General Alfredo Baldomir, elegido en 1938, lo había llamado para ponerlo al frente del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Dr. Guani, no solamente contó con el completo apoyo de su democrático país cuando dio al buque de guerra GRAF SPEE un plazo de 72 horas para abandonar las aguas territoriales uruguayas, sino que cuando el nuevo Presidente Dr. Amézaga, subió al poder, fue nombrado por él, Vice presidente de la República...

Señores, ésta es, en breve, la historia del gran hombre —ya que tal era— que honramos hoy. El lema de la ciudad de Montevideo es "Con Libertad ni ofendo ni temo". En aquella crisis, durante la cual los ojos del mundo estaban fijos sobre ellos, Montevideo y todo el Uruguay vivieron en conformidad con ese lema según el pedido del Dr. Guani.

Puedo atestiguar ésto, como también lo puede el Almirante Sir Henry McCall quien está aquí en representación de la Marina Británica y quien estuvo presente en esos cuatro días críticos, como Agregado Naval.

En verdad, puedo terminar adoptando el lema de la ciudad al Dr. Guani en ese momento decisivo: "Con la Ley —Ley Internacional— ni ofendo ni temo".



El busto fue aceptado en nombre de Canning House por su Presidente, el Rt. Hon. Vizconde Davidson en un improvisado pero notable discurso que fue también profundamente conmovedor.

Enfáticamente apoyó lo ya dicho por el precedente orador, especialmente en lo que se refería al hecho de que el Dr. Guani había aplicado fielmente la Ley Internacional en un momento en que el mundo observaba con ansiedad los actos del Gobierno Uruguayo.

El Dr. Guani ya estaba enfermo y murió el mes siguiente, el 30 de noviembre. No podía haber en esta antología una citación más apropiada que el ya mencionado homenaje a su persona como el estadista que soportara el peso de la crisis y que fuera descrito en ese entonces como el "Churchill Uruguayo".

Antes de llegar al fin de este epílogo de Quince Años Después, tenemos que volver al Río de la Plata donde se celebra otra conmemoración, es decir frente a la tumba del Capitán Langsdorff, por los miembros de la Asociación del GRAF SPEE en la Argentina. Ese acto fue una demostración de su *esprit de corps* ya que decidieron pagar todos los gastos de una invitación a la viuda y a la hija de Langsdorff para una larga visita en Argentina, durante la cual podrían depositar flores sobre su tumba. Las dos huéspedes fueron recibidas oficialmente, al lado del sepulcro, por una asamblea especial de Veteranos y con el canto de himnos y de canciones alemanas.

Frau Langsdorff falleció el 4 de abril de 1963; le sobrevive una hija, Fraulein Inge Langsdorff.

Hay que agregar aquí, que una invitación similar fue extendida al hermano del Capitán Langsdorff, el Dr. Reinhard Langsdorff, y a su hermana Fraulein Annelise Langsdorff, para visitar el Río de la Plata en diciembre de 1964, para la conmemoración del aniversario de la muerte del Capitán Langsdorff, que tuvo lugar el día 20 de ese mes.

### C) *Veinte años después. El nuevo GRAF SPEE.* *Encuentro amistoso en Londres*

El vigésimo aniversario de la batalla, fue celebrado, por primera vez, por los oficiales británicos y alemanes unidos, como consecuencia del Tratado según el cual las renacientes fuerzas de la Marina y del Ejército Alemanes entraban a formar parte del Tratado de la Organización del Atlántico del Norte (NATO).\*

\* Esta inclusión se realizó gradualmente después del convenio de París de 1954 (que había reemplazado el Tratado de Bonn de 1952 no ratificado por el Parlamento Francés).



Naturalmente, esto facilitó el hecho de que las partes se unieran para la celebración, pero realmente la idea surgió gracias a los contactos personales con oficiales alemanes, que serán descritos más adelante

A pesar de las nuevas circunstancias en la NATO, en febrero la prensa inglesa destacó la noticia de que una fragata inglesa adquirida por la nueva Marina Alemana como barco de adiestramiento, había sido llamada GRAF SPEE.

Un periodista del *Daily Express*, preguntó al Almirante Sir Charles Woodhouse cual era su opinión sobre eso. El Almirante contestó que no veía que se pudiera hacer alguna censura al hecho, especialmente en vista de que la misma Marina Británica acostumbraba dar a los nuevos barcos, nombres tradicionales. Confirmó ésto en una carta que me enviara, en la cual puntualizó muy oportunamente la cuestión.

Escribió:

El periodista del *Express* me llamó por teléfono y me preguntó si yo sabía que los alemanes tenían intención de poner a otro barco el nombre GRAF SPEE. No sabía nada de eso, pero era un hombre persuasivo y tuve que darle mi primera impresión.

Hubiera deseado tener dos o tres minutos para pensarlo y después le habría podido hacer notar que ninguno de los nuestros había fallecido por las acciones del Almirante Graf Spee o del Capitán del barco que llevara su nombre, sino en el curso de un leal combate.

Me parece que los nombres que recuerdan tales hechos tendrían que ser mantenidos como un ejemplo.

Es halagador recordar que esta opinión del Almirante Woodhouse, iba a ser citada con gran aprobación en la Revista Naval Alemana *Leinen* Los de marzo de 1960 (ver abajo). Habría que recordar aquí, que el nuevo GRAF SPEE, en su segundo viaje a la América del Sur, visitó por primera vez Montevideo en marzo de 1962. Esa ocasión fue celebrada por el Comandante Rasenack y un grupo de miembros de la Asociación GRAF SPEE de Buenos Aires, que se reunieron en Montevideo.

Pero después de la publicación en el *Daily Express* de la opinión del Almirante Woodhouse, el *Times* recibió una carta de alguien que había sido un oficial Naval. Esa carta revelaba un hecho extraordinario acerca del buque que se había convertido en el nuevo GRAF SPEE.

La carta de Douglas V. Duff al Times del 25 de febrero de 1959 decía:

#### AL EDITOR DEL TIMES

Llamando el H. M. S. FLAMINGO, con el nombre de GRAF SPEE, la Marina de Alemania Occidental rindió un postrer homenaje a la Marina Real. Probablemente sin quererlo.



El H. M. S. FLAMINGO, fue, por un tiempo, el buque insignia de la Flota Mediterránea en Alejandría en 1942. Todos los barcos más grandes en esa época se encontraban averiados, hundidos, o habían dejado la estación. El Comandante en Jefe cuya bandera flameaba en el mástil del barco, era el Almirante Sir H. H. Harwood, el oficial responsable por la destrucción del acorazado de bolsillo, cuyo nombre ahora renace en el barco que tuvo el honor de llevar su insignia en otra área de gran importancia.

Pero, mientras tanto, yo hacía la compilación de esta antología, que consistía en su mayor parte, de publicaciones, incluyendo cartas de nuestros tres "Valientes Capitanes" en la acción, me di cuenta que tenía que obtener material, además de británico, alemán si quería que este trabajo tuviera un valor real y duradero.

Quizás la más interesante y original de las publicaciones de la antología, era un número considerable de citas del diario del Comandante Rasenack que había sido Oficial Técnico de Artillería del GRAF SPEE. Llegué a conocer este diario, gracias al envío, por un amigo de Buenos Aires, de una copia de la versión española de su libro; luego logré conseguir una copia de la alemana, ambas publicadas en 1957.

Por eso, decidí ponerme en contacto con el Comandante Rasenack que residía en Buenos Aires y recurrí a los buenos oficios del entonces Agregado Naval en la Embajada Británica, Capitán D. Vincent-Jones.

Muy amablemente consintió en entrevistar al Comandante Rasenack y me envió una carta con el informe completo de la larga conversación que había mantenido con él.

Esta es la carta:

Rasenack es un hombre bajo y vivaz, que habla bastante bien en inglés. Pareció muy interesado en su proyecto y ansioso de ayudar en todo lo que pudiera. Dijo que había vendido los derechos de su libro a los editores alemanes y que usted debería obtener la conformidad de los mismos antes de volver a publicar los extractos, "para no tener problemas".

Continuó su diario hasta dejar Buenos Aires y lo confió a un amigo en esa ciudad, recuperándolo cuando volvió en 1948. Me relató su viaje a Berlín por Chile, Panamá, Los Angeles, Tokio y Moscú, que podría representar un buen material para otro libro. Había escrito diarios desde el principio hasta el fin de la guerra, pero por desgracia, todos, menos el del GRAF SPEE, fueron destruidos por los rusos cuando invadieron su provisoria residencia en Silesia. En efecto, él nació y creció en Danzing.

En 1947 decidió emigrar con su familia a la Argentina, donde había contraído relaciones con varias personas durante su forzada permanencia. Después de haber trabajado independientemente por varios años en el ramo textil, decidió que era más seguro trabajar para una firma y entró en una importante compañía de calentadores a gas y otros artefactos para el hogar. (Esta compañía era la Orbis Mutig de Sud América, en la cual tiene una buena posición entre los directivos).



Le pregunté si en algún momento habían existido problemas de confusión y desorden antes de que la tripulación tuviera que abandonar el GRAF SPEE. Enfáticamente dijo que nunca hubo esta clase de problemas, ya que la tripulación seguía a Langsdorff como hombre, tenía fe en su juicio y obedecía todas sus órdenes sin vacilar. Rasenack me dijo que el Capitán se había mostrado muy contento de las tres posibilidades que le quedaban después de la lucha:

- a) Retirarse al puerto de Montevideo para arreglar el daño más vital, el sistema de agua dulce y de distribución del aceite diesel.
- b) Echar el ancla en Mar del Plata y hacer lo mismo.
- c) Tratar de llegar hasta la Antártida.

El hecho de que eligiera la posibilidad equivocada fue la razón de su suicidio. Rasenack dijo que además de haber sido un miembro de la tripulación de Langsdorff, había sido también su amigo.

Mientras, convino en que el actor que representó a Langsdorff hizo su retrato simpático: pero que en realidad no se parecía en ninguna manera a Langsdorff en su personalidad, ya que se mantenía siempre friamente tranquilo y no revelaba nunca sus más profundos sentimientos. Peter Finch, en cambio, lo hizo aparecer nervioso e indeciso, lo cual no corresponde en absoluto a la realidad. No puedo juzgar esta afirmación porque no he visto la película.

Rasenack me dijo que atribuyó la pérdida del GRAF SPEE, en primer lugar, al Capitán del barco noruego, que pasaron en la noche del 6-7 de diciembre, quien se abstuvo de comunicar con el GRAF SPEE por los medios usuales y esperó hasta el día siguiente y entonces transmitió en onda corta, frecuencia que el GRAF SPEE no controlaba (el GRAF SPEE tenía una instalación D/F terriblemente compleja y completa). En segundo lugar reconoció el mérito de la brillante operación de los diplomáticos británicos en Uruguay, poniendo el acento sobre la actuación de usted, de quien reconoció plenamente los méritos.

La posibilidad (b) mencionada más arriba no aparece mencionada en ninguna parte en el libro de Rasenack. Con respecto a la posibilidad (c) anotó una sensación instintiva, mientras se acercaban a Montevideo después del anochecer, de que una tentativa de llegar a la Antártida hubiera sido el rumbo justo y que no era todavía demasiado tarde para volver atrás.

Con respecto al retrato de Langsdorff en la película, no me pareció que Peter Finch haya mostrado a Langsdorff como una persona del todo nerviosa e indecisa. Lo que es seguro es que con el Capitán Dove mantenía una actitud menos formal que con cualquier otro de sus oficiales debido a la amistad que los unía y de la cual consideraba a Dove digno, tal como lo probaría más tarde.

Por lo que se refiere a la observación final del Capitán Vincent-Jones, es cierto que en esa época me había preocupado constantemente durante cinco años, de hacer que el Gobierno y pueblo uruguayos fueran amigos de Gran Bretaña. Pero durante los cuatro días de estadía del GRAF SPEE en Montevideo, me limité a las actividades diplomáticas oficiales. El hombre que probablemente hizo más con



su actividad personal en esos cuatro días para llegar al resultado final, fue el Oficial de Inteligencia, quien en la Película de Michael Powell es Ray Martin, pero que quiere quedar anónimo.

¡Esta es la razón por la cual diré solamente que sus iniciales son las mismas que las de su seudónimo!

Este contacto con el Comandante Rasenack, en un primer momento indirecto, fue un buen principio.

En el otoño de 1959 sentí que no hubiera podido terminar de aclarar, en la Antología, varios problemas sobresalientes con respecto a la batalla, a menos que consultara verbalmente a los oficiales mayores del GRAF SPEE como también al Almirante Krancke, quien había ya dado el permiso de reproducir su Introducción a la edición alemana del libro de Comandante Rasenack.

Había expresado además su aprecio por mi propósito de presentar un relato objetivo con la inclusión de los pasajes, memorándum, cartas, etc. que presentarían las dos partes de la historia: la alemana y la británica.

Gracias al Almirante Wagner, entonces Jefe de Diputados de la Sección Naval del Ministerio de Defensa en Bonn, que ya me había dado valiosas informaciones por carta, y gracias también a la cooperación del Agregado Naval en Bonn, Capitán E. F. Hamilton-Meikle, me encontré con el Almirante Krancke y con el Teniente del buque insignia del Capitán Langsdorff, el Comandante Diggins y el Comandante Meusemann (Oficial de Artillería encargado del Armamento Secundario) en noviembre en el curso de un almuerzo, después del cual tuve una conferencia de tres horas con estos oficiales alemanes.

Su actitud fue tan útil y comprensiva de mi esfuerzo, que los invité para una corta visita a Londres en diciembre para participar a un cocktail que yo había organizado para los sobrevivientes oficiales británicos. En esa ocasión se celebraría el vigésimo aniversario de la Batalla.

Finalmente, el Almirante Theodor Krancke, el Comandante Kurt Diggins y el entonces Jefe Ingenieros del GRAF SPEE, Capitán Klepp pudieron venir a Londres. Me alegró la presencia de éste último (que yo todavía no había conocido) por la razón que diré a continuación.

Lo que sigue es un breve relato de la visita, que preparé para este libro:

“Llevé a los huéspedes al Partido de Rugby entre Oxford y Cambridge, y después al cocktail en el Dorchester Hotel. Fue un gran suceso debido a que las dos partes parecían muy interesadas en conocerse. Entre los presentes se encontraban Dudley Pope, el autor de *La Batalla del Río de la Plata*, y B. C. McCorry, que había sido Oficial de Radio en el HUNTSMAN y prisionero del GRAF SPEE en la Batalla. Ver al Comandante Diggins y al Almirante Woodhouse que conversaban amistosamente, fue un hecho memorable.



El viernes, fui a Exeter a dar una conferencia sobre la batalla a 400 alumnos de secundaria en el histórico ayuntamiento donde se encuentra la bandera del EXETER (obsequiada a la Ciudad por el Capitán Bell al recobrar su libertad). Allí, se me unieron el Comandante Diggins y el Capitán Klepp, a quienes llevé a Plymouth, donde fueron huéspedes del Comandante en Jefe, el Almirante Sir Richard Onslow en la Casa del Almirantazgo (conocida como el H. M. S. DRAKE).

En la mañana siguiente, estos dos oficiales se encontraron con el Presidente de la Asociación de Veteranos del Río de la Plata, Mr. William Johns, el Jefe de Suboficiales del EXETER, y el Secretario, Mr. F. K. Nodder, también del EXETER, en una breve ceremonia recordatoria en el Plymouth Hoe, y depositaron una corona en nombre de los Veteranos Alemanes del GRAF SPEE (como muestra la fotografía incluida en la sección gráfica).

El Comandante Diggins tuvo que partir inmediatamente hacia Alemania, pero el Capitán Klepp y yo asistimos a la cena anual de los veteranos británicos. El Capitán Klepp recibió una bienvenida cordial cuando se explicó que él había sido el oficial que no quería creer que el proyectil de 8 pulgadas del EXETER, que tantos daños había provocado en el GRAF SPEE, contenía gas lacrimógeno; y, persistiendo en su investigación, había descubierto que las sospechosas quemaduras de los heridos y de aquellos que habían reparado el daño, se debían a un extinguidor químico de fuego que no había sido guardado en su lugar en la sala de máquinas, sino que había sido puesto simplemente donde pudo desparramarse por la explosión del proyectil.

Los veteranos recibieron un mensaje de saludos y felicitaciones enviado por Sir Winston Churchill recordando el histórico discurso que pronunciara a bordo del EXETER, en febrero de 1940, cuando el barco volvió a Plymouth. Ya que la mayor parte de los veteranos habían estado en el H. M. S. EXETER, mandaron un telegrama al Capitán Bell, quien no había podido estar presente. Posteriormente, recibí una carta del Almirante Wagner, en la cual expresaba su satisfacción por el feliz resultado de la que había sido una privada iniciativa".

Pero la Marina Alemana había organizado la celebración del vigésimo aniversario, como una función oficial que iba a tener lugar en el real aniversario de la Batalla, que caía, convenientemente, en domingo. Gracias a la benévola intervención del Almirante Krancke, se dispuso que en el curso de la reunión, serían depositadas dos coronas de parte de los británicos. Mi relato continúa así:

"Al día siguiente, 13 de diciembre, real aniversario de la Batalla, tuvo lugar una imponente conmemoración en el Memorial Alemán de Guerra Naval en Laboe, cerca de Kiel, en el cual se encontraba presente un destacamento de oficiales y hombres del nuevo GRAF SPEE. Se depositaron dos coronas británicas, una en nombre de la Asociación de Veteranos del Río de la Plata, y la otra en nombre de la Legación británica en Montevideo y de los Capitanes Mercantes que fueran prisioneros a bordo del GRAF SPEE en la Batalla. Las coronas fueron depositadas en nombre de los donantes por el organizador de la ceremonia, Señor Kurt Sieberichs, entonces Presidente de la Asociación del GRAF SPEE en Hamburgo, y que fuera Jefe de Suboficiales del GRAF SPEE".



La visita de los oficiales del GRAF SPEE a Gran Bretaña y estas dos ceremonias, fueron consideradas ocasiones memorables y el *Daily Telegraph* les dedicó mucho espacio, al mismo tiempo que noticias apropiadas aparecían en la prensa alemana.

Fue importante el largo relato incluido en la Revista Naval "*Leinen Los*" (Suelten las velas) de marzo de 1960, en el cual se daba especial resalte a la observación del Almirante Sir Charles Woodhouse sobre el hecho de dar nuevamente el nombre de GRAF SPEE a un barco, ya que en la lucha entre la Marina británica y los barcos del Almirante Graf von Spee y el barco que llevara su nombre, no se había perdido ninguna vida, excepto en leal combate; ese nombre era digno de ser recordado.

En vista de que esta revista está destinada principalmente a los jóvenes cadetes y oficiales navales, era agradable pensar que esta idea había sido grabada en sus mentes y que, en alguna manera, la visita de los oficiales alemanes a Inglaterra y la colocación de las coronas, habían hecho algo para promover, especialmente en campo naval, la nueva y necesaria amistad Anglo-Alemana.

#### LA REUNION DE DICIEMBRE DE 1959 FUE TAN EXITOSA QUE FUE REPETIDA EN DICIEMBRE DE 1960

La visita de diciembre de 1959 había sido tan exitosa, que invité de nuevo a tres sobrevivientes del GRAF SPEE, a Londres. Esta vez fueron el Capitán Jurgen Wattenberg, Primer Oficial de Navegación, y de hecho Oficial del Estado Mayor, Operaciones; el Comandante Robert Hopfner, Segundo Oficial de Navegación y el Señor Kurt Sieberichs, anteriormente Jefe de Suboficiales y por un tiempo Presidente del Grupo de *Marinebund* de Hamburgo; también el Almirante Michahelles, Presidente del Club de Oficiales Navales de Hamburgo, quien, como tal, había sido mi edecán en mi primera conferencia sobre el Crucero y la Batalla.

La reunión principal de esta nueva visita, fue un cocktail en mi Club, el Garrick, que contó con una gran asistencia, y la ocasión fue muy bien descrita en el *Daily Express* del 7 de diciembre de 1960.

"Después de 21 años de la Batalla del Río de la Plata, los hombres que anteriormente fueran enemigos, combatieron de nuevo la otra noche detrás de vasos de cocktail, en vez de cañones... una pelea que comenzó en los discretos confines del Club Garrick y continuó con toques de tambor como música de fondo en un restaurant de Piccadilly.

En esos siniestros días de guerra de 1939, la posibilidad de semejante encuentro hubiera podido parecer macabra sino cómica.



La otra noche, el Almirante de la Flota Lord Mountbatten, estaba en el Garrick hombro a hombro con el Almirante Ruge Comandante en Jefe de la Marina Alemana, y había sobrevivientes del acorazado de bolsillo alemán ADMIRAL GRAF SPEE y los Capitanes de los tres buques de guerra, EXETER, AJAX Y ACHILLES.

El Almirante Sir Edward Parry, de sesenta y siete años —que comandara el ACHILLES—, dijo: “Es la primera vez que me encuentro con mis adversarios. No puedo decir que no siento nostalgia por el pasado”.

#### FIN DE UNA EPOCA

El recuerdo de Sir Eugen fue más favorable. “Fue una alegre lucha, una justa y honrada batalla. La última que se desarrollara según la vieja tradición”.

Después que los personajes más importantes como el entonces Capitán del AJAX, el Almirante Sir Charles Woodhouse, el Contraalmirante Richard Washbourn (quien fuera teniente artillero del ACHILLES) y el Embajador alemán Herr von Herwarth y sus Agregados Navales, se habían ido, la Batalla siguió después de la cena.

Con saleros y pimenteros, maniobraron sus barcos imaginarios y expusieron sus teorías de cómo la batalla hubiera podido terminar de otra manera.

“Hubiéramos podido atraer a turno los tres barcos y destruirlos”, declaró el Capitán Jurgen Wattenberg, Primer Oficial de Navegación del buque de guerra hundido.

#### UN HEROE

“Nuestro Capitán Langsdorff habría sido recordado en la historia, como el mayor héroe alemán de nuestro tiempo...”

Ahora, el cenicero de cristal que representaba el GRAF SPEE estaba inmóvil. “Fue una tragedia... una gran tragedia”, se lamentó el Comandante Robert Hopfner ex Segundo Oficial de Navegación del GRAF SPEE.

El Almirante Alemán Hans Michahelles estaba escuchando. No había tomado parte en la batalla y muy poca en su reconstrucción.

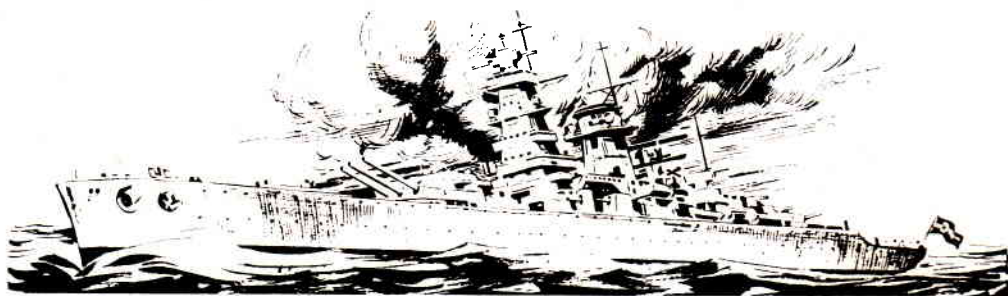
También el Jefe de Suboficiales William Johns estaba discutiendo a favor de la Marina británica. Su cañón había sido el único que todavía funcionaba a bordo del EXETER al fin de la batalla. “Fueron vencidos... abrumados”, acusó.

El Capitán Wattenberg afirmó que el GRAF SPEE hubiera podido ser otro BISMARCK. Alguien le recordó que también el BISMARCK había sido hundido.

Encogió los hombros, bebió su copa y dijo: “Ah, bien; supongo que es la guerra”.

Un excelente y más real relato de esta ocasión, apareció encabezando una columna del *Times*. En el mismo se mencionaba que durante el cocktail Mr. William Johns y Mr. F. K. Nodder, respectivamente, Presidente y Secretario de la Asociación de Veteranos del Río de la Plata, habían obsequiado un gran escudo de armas del EXETER a su anterior Capitán, el Capitán Bell. Sin embargo, el artículo del *Daily Express* contiene toques humanos además de su gracioso principio.





El Raid empezó en Wilhenshaven el 21 de agosto de 1939 —15 días antes de estallar la Segunda Guerra— y terminó el 13 de diciembre, cuando el Graf Spee entró en el puerto de Montevideo a las 22 horas y 50 minutos, después de la batalla de Punta del Este contra los tres cruceros británicos, a 200 millas de dicho lugar.





1ª página de la publicación del diario "El País" de Montevideo, de fecha 18 de diciembre de 1939.

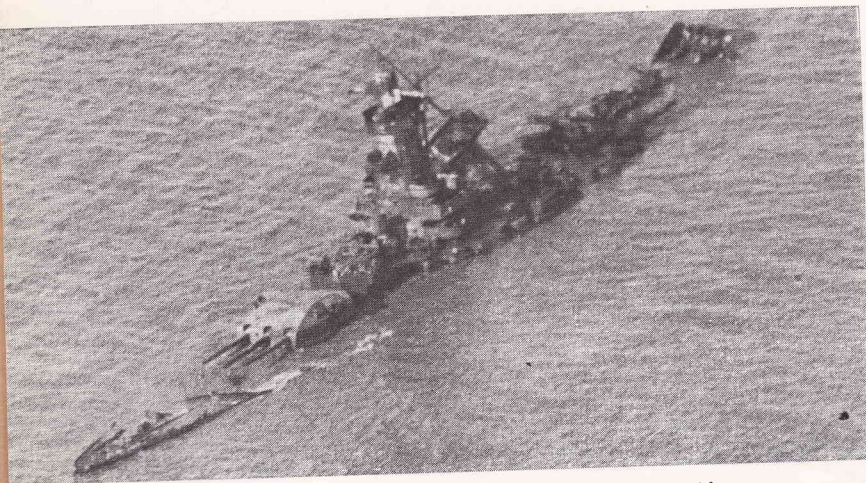
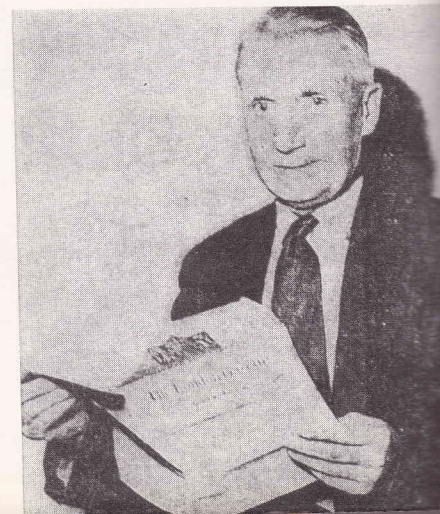


Capitán de Navío Hans Langsdorff

El Ministro Británico en Uruguay  
Mr. Millington-Drake y el  
Almirante Harwood, paseando en los  
jardines de la Embajada,  
después de la batalla.



Jimmy McGarry, valiente  
maquinista del Exeter, leyendo en  
la "Gaceta Oficial de Londres"  
el anuncio de su condecoración.

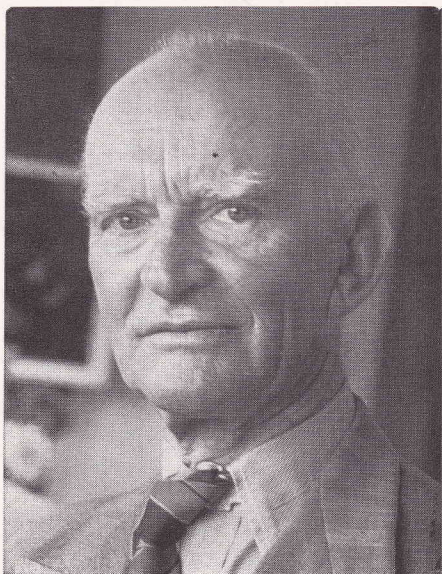


Restos del Acorazado de Bolsillo volado frente a Montevideo.





El Crucero Ajax atracado en el Puerto de Montevideo el 3 de enero de 1940,  
tres semanas después de la batalla.



Almirante Sir Edward Parry.  
Foto reciente, gentileza de "The Times" de  
Londres.



Gral. Arq. Alfredo Baldomir.  
Presidente de la República O. del Uruguay  
en la época de la Batalla del Río de la Plata.





"None other than Ajax"



"Ever Faithful"



"Bravely in Action"



MOTTO OF THE CITY OF MONTEVIDEO

"With liberty I neither offend  
nor fear"



Photograph kindly lent by Lady Harwood

Commodore Henry H. Harwood, C.B.E. (1937)  
A year after he had taken command of the South America station.

## The Battle of the River Plate and The Drama of the "Graf Spee"

December 13—19, 1939

Tapa de un programa con relato sintético de la Batalla del Río de la Plata y de su epílogo en Montevideo, distribuido en las conferencias sobre el tema por Sir Eugen Millington-Drake en Gran Bretaña y en otros países, especialmente durante su viaje alrededor del mundo. Nótese la inclusión del escudo de la ciudad de Montevideo en esta tapa, con la cual el conferencista de aquel entonces quería dar importancia al papel de Montevideo en la culminación de la historia del Graf Spee.



EPILOGOS  
1940 - 1941



Fotografía tomada durante las primeras maniobras con reservistas navales en la Paloma 1940. Aparece al lado del Ministro Británico Mr. Millington-Drake el contralmirante José Rodríguez Varela.

Capitán de Navío Yolando Mognone, el primer uruguayo en subir al Graf Spee en la noche de la batalla (Diciembre 13 de 1939) cuando era Secretario de la Prefectura de puertos. Asimismo tuvo la misión de llevar la notificación (al acorazado alemán) disponiendo que debería partir a las 8 de la noche del 17 de ese mismo mes.

El modelo pertenece al navío "Golden Hind" de Sir Francis Drake.



El Graf Spee medio hundido en las aguas del Río de la Plata.



PERSONALIDADES URUGUAYAS VINCULADAS AL EPISODIO  
DE LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA, A QUIENES EL AUTOR  
DESEA MANIFESTAR SU AGRADECIMIENTO POR LA COLABORACION  
BRINDADA A LA RECONSTRUCCION HISTORICA DEL HECHO.



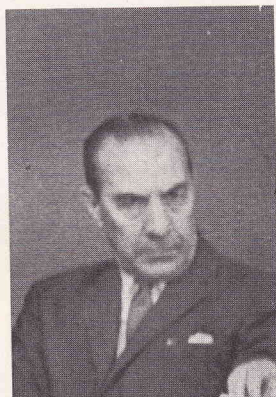
Capitán Fernando Fuentes (fallecido).  
Comandante del Crucero  
Uruguay en el año 1939.



Consejero Nacional de  
Gobierno Gral. Oscar Gestido.  
En 1939 Jefe de la  
Aviación Uruguaya.



Contralmirante E. Beraldo.  
Segundo comandante  
del crucero Uruguay  
en el año 1939



Contralmirante José Rodríguez  
Varela. Integrante de la  
Comisión Técnica que  
inspeccionó los daños del  
Graf Spee.



Capitán de Navío Alberto  
Sghirla. En el año 1939  
Comandante del Aviso Zapicán  
que interceptó a la lancha  
del Capitán Langsdorff en su  
viaje a Buenos Aires.



Sr. J. Haag tripulante del  
Graf Spee. Radicado en  
Montevideo, actualmente chofer  
de la Embajada de la  
República Federal  
de Alemania.



El Almirante Michahelles era también miembro naval de la Comisión de Sepulcros de Guerra alemanes y, como tal, fue agasajado durante un día por el miembro británico de la Comisión del Commonwealth de Sepulcros de Guerra, que no era otro que el Almirante Sir John Edelsten, autor de los Recuerdos sobre el Almirante Harwood en esta antología.

#### VISITA EN CONTRACAMBIO A ALEMANIA EN JULIO DE 1961

Los sobrevivientes del GRAF SPEE que habían visitado Londres como mis huéspedes acompañados por el Almirante Krancke en 1959 y por el Almirante Michahelles en 1960, tenían la intención de devolver la visita. Recibieron un apoyo pleno y efectivo del Comandante en Jefe de la nueva Marina Alemana, Almirante Ruge, quien se encontraba en Londres en ocasión de una conferencia de la NATO, el 30 de diciembre y había podido así asistir al cocktail en el Club Garrick descrito en el pasaje anterior. Esta visita de cortesía tuvo lugar del 21 al 24 de julio, como se relata en la columna de Peterborough en el *Daily Telegraph* del 21 de julio.

#### REUNION DE LA BATALLA DEL PLATA

“Un Comité de Oficiales Navales Alemanes, la mayor parte sobrevivientes del GRAF SPEE, han invitado a los ex combatientes británicos de la Batalla del Río de la Plata a Hamburgo devolviendo la invitación anterior. Algunos de estos oficiales habían sido huéspedes en Londres el diciembre pasado, de Sir Eugen Millington-Drake, Ministro en Montevideo al tiempo de la batalla, quien diera una fiesta para los sobrevivientes británicos en el aniversario. Acompañados por Sir Eugen, el grupo británico parte esta mañana, en avión hacia Hamburgo.

Esta tarde depositarán una corona en el memorial alemán de Guerra Naval en Laboe, cerca de Kiel, y mañana por la mañana visitarán el colegio Naval Alemán en Flensburg-Murvík. Mañana por la tarde se efectuará en Hamburgo la más grande reunión de sobrevivientes del GRAF SPEE, que se encontrarán con los visitantes del AJAX, ACHILLES y EXETER.

El grupo británico incluye al Capitán R. R. S. Pennefather, que fuera oficial de guardia en el buque insignia AJAX durante la acción; al Comandante E. W. Sykes, del ACHILLES; y el Comandante R. D. East del EXETER, junto con un Jefe de Suboficiales de ese barco, William Johns y Frederick Nodder. Un inesperado y bienvenido huésped, fue el Agregado Naval Británico en Bonn, Capitán B. D. O. Mac Intyre, quien fue para la ocasión y había sido Alférez en el AJAX, bajo el Capitán Pennefather.

Por una feliz coincidencia, el organizador en nombre del Comité alemán, Kurt Sieberichs, era un ex-Jefe de Suboficiales del GRAF SPEE”.

El comité de recepción estaba formado por el Almirante Krancke (Retirado) anteriormente Capitán del otro acorazado de bolsillo el ADMIRAL SCHEER; el Almirante Hans Michahelles (Retirado), Presidente del Círculo de Oficiales Navales Alemanes del GRAF SPEE, Hamburgo; el Capitán Walter Kay (Retirado), Segundo



Comandante del GRAF SPEE; el Capitán Jürgen Wattenberg (Retirado) Primer Oficial de Navegación del GRAF SPEE; el Capitán Karl Klepp (Retirado) Jefe de Ingenieros del GRAF SPEE; el Comandante Kurt Diggins, Teniente de Bandera del Capitán Langsdorff; el Comandante Robert Hopfner, Segundo Oficial de Navegación; Herr Kurt Sieberichs, Jefe de Suboficiales del GRAF SPEE quien actuaba como secretario y organizador.

Los acontecimientos principales de la visita, son relatados correctamente en un artículo del *Flensburger Tageblatt* del 24 de julio de 1961 que traducido incluimos más abajo.

La ciudad histórica de Flensburg, capital de Schleswig-Holstein, está situada a unas 40 millas al norte del Canal Kiel, al principio de un "fjord" (como se llama en el lugar) que desemboca en el Báltico.

Ahora es un floreciente centro comercial e industrial de más de 100.000 habitantes.

#### UN LIBRO FORJO LA AMISTAD DEL GRAF SPEE

"Un libro —o más bien la idea de un libro— dio el impulso para que adversarios en la guerra que se habían enfrentado como enemigos a la desembocadura del Río de la Plata, se volvieran amigos hace tres años; nos referimos a los sobrevivientes del acorazado de bolsillo alemán ADMIRAL GRAF SPEE y los tres cruceros británicos AJAX, ACHILLES y EXETER.

El libro será titulado *La Batalla del Río de la Plata y el Drama del GRAF SPEE*: una antología de documentos de 1914 a 1961. Su compilador es Sir Eugen Millington-Drake, quien fuera Ministro británico en Montevideo, en época de la batalla. Sir Eugen arribó a Flensburg el sábado, junto con cinco miembros de los cruceros británicos, siendo acompañado por el Agregado Naval en Bonn, el Capitán B. D. O. Mac Intyre y por Mr. Jeffrey Frost (quien ayudó a Sir Eugen en la compilación de esta antología). (El título del libro fue modificado más tarde).

Se realizó esta visita para devolver aquella efectuada a Londres por los sobrevivientes alemanes del GRAF SPEE en ocasión del vigésimo y vigésimo primer aniversario de la Batalla del Río de la Plata. La razón de estas primeras visitas fue el libro que Sir Eugen estaba proyectando, porque los huéspedes alemanes habían ayudado a proveer el material para la antología y agradeciendo ésto, Sir Eugen los había invitado a Londres.

De este acontecimiento, nació la nueva amistad apoyada, aunque no oficialmente, por el Ministro alemán de Defensa Nacional.

Los huéspedes ingleses fueron recibidos en Hamburgo, un viernes a mediodía por los miembros de la Asociación del GRAF SPEE. En primer lugar se procedió a la colocación de una corona en el Monumento de Guerra Naval. Los británicos fueron acompañados por la mayor parte de los miembros del Comité de recepción".

Hay una fotografía de estos miembros del Comité de Recepción, sacada mientras yo volvía acompañado por ellos después de la ceremonia, (ver páginas ilustradas). De izquierda a derecha: el Capitán Klepp, el Almirante Krancke; Sir Eugen



Millington-Drake; el Capitán Wattenberg y el Señor Kurt Sieberichs. También estaba presente en Laboe, en la colocación de la corona, el Contralmirante Gerhard Wagner, anteriormente en el Ministerio de Defensa, desde donde había sido tan amable dando toda información posible para esta Antología. Antes, siendo Capitán, Wagner había sido el Oficial que, en la conferencia del Almirante Raeder en Berlín el 16 de diciembre de 1939, expresara que la información del Capitán Langsdorff sobre la presencia de dos grandes unidades británicas afuera del Plata debía ser equivocada, pero no se le hizo caso.

Ahora, el 1º de junio había tomado el mando de las Fuerzas Navales Aliadas, Area del Norte, con cuarteles generales en Kiel, y estaba presente como tal.

El relato del *Flensburger Tageblatt* continúa como sigue:

“El propósito de la estadía del grupo anglo-alemán en Flensburg, donde pasaron la noche, fue, en primer lugar, el de visitar el Colegio Naval donde fueron recibidos en la mañana del sábado por el Comandante, el Capitán Erdmann. Después de los refrescos, se les hizo visitar el Colegio, en el Great Hall, donde Sir Eugen demostró gran interés por el busto del Almirante Graf Spee, la Sala de Reunión de los Oficiales, algunas de las aulas, el gimnasio, el Planetario y el Museo Naval.

Los huéspedes admiraron los recuerdos del GRAF SPEE y de la Batalla del Plata. Luego almorzaron junto con los oficiales del Colegio y a continuación subieron a bordo del barco escuela NORDWIND navegando por el “fjord”, junto con sus enemigos del año 1939.

El grupo volvió a Hamburgo (donde fueron huéspedes en uno de los hoteles principales de la ciudad: el Reichshof); más tarde, unas cincuenta personas asistieron a una cena organizada en el Restaurant Rathaus para los visitantes británicos, los sobrevivientes alemanes del GRAF SPEE y otras personalidades de la Marina”.

En esta ocasión, el Sr. William Johns, Presidente de la Asociación de Veteranos del Río de la Plata, obsequió a la Asociación Graf Spee, un gran escudo, con las armas del EXETER en colores. A los huéspedes se les presentaron las armas del GRAF SPEE en metal, montadas en roble.

El Sr. Johns escribió luego acerca de la cena.

“Los enemigos que se habían enfrentado en el mar y se habían mirado a través de las miras de cañones distribuidores de muerte, se miraron y se sonrieron sobre los bordes de vasos de vino y bebieron a la salud unos de otros. No creo que esto antes haya sucedido”.

La visita fue memorable y fue considerada un gran éxito por los interesados. Cada uno de los visitantes británicos expresó su genuino aprecio por la cálida bienvenida y la generosa hospitalidad que recibieran y fueron particularmente gratos al



Almirante Krancke, al Presidente del Comité de Recepción, y a su infatigable Secretario Honorario y organizador Sr. Kurt Sieberichs, quien los acompañara en todas las ocasiones. Fueron también muy gratos al Capitán Wattenberg, al Capitán Klepp, al Capitán Diggins y al Comandante Hopfner, quienes estuvieron con ellos la mayor parte del tiempo y con quienes habían tenido muchas discusiones útiles acerca de incidentes durante la travesía; la batalla y las consecuencias que ofrecieron nuevas noticias de mucho interés para esta antología; al respecto, el Capitán Pennefather tuvo una parte de valor debido a su considerable experiencia en los asuntos navales de la NATO que adquiriera siendo Jefe del Estado Mayor del Comandante en Jefe en Portsmouth desde 1955 a 1957.

Quizás lo más importante fuera la declaración del Capitán Wattenberg, quien expresó que a su llegada a Buenos Aires, los oficiales navales argentinos le habían dicho que no podían comprender porqué el GRAF SPEE no se había refugiado en el puerto abierto de Mar del Plata en la Argentina, donde habría tenido muchas ventajas, especialmente por la amistosa ayuda de las autoridades y del pueblo, aunque no hubiera un equipo adecuado para la reparación de barcos, (el puerto está situado a unas 150 millas al sur del estuario del Río de la Plata).

Otra noticia entre muchas, fue la que diera el Jefe Contramaestre del GRAF SPEE, Martin Kelke, que resultó ser el Suboficial que encontrara en su litera la famosa granada disparada desde el ACHILLES, que había llegado a pararse allí, después de haber causado mucho daño. Mostró también una notable fotografía de una compacta salva disparada del ACHILLES mientras caía cerca del GRAF SPEE.

En conclusión, puede decirse que si el *Flensburger Tageblatt* pudo decir justamente que "un libro forjó la amistad del GRAF SPEE", se puede decir con igual justeza que la nueva amistad del GRAF SPEE forjó algunos de los últimos eslabones en esta Antología.

EN DICIEMBRE DE 1961, SIR EUGEN MILLINGTON-DRAKE VISITO  
NUEVA ZELANDIA EN OCASION DEL ANIVERSARIO DE LA BATALLA Y SE  
ENTERO DE UN PRIMITIVO CONTACTO ANGLO-ALEMAN EN ESE LUGAR.

A principios de noviembre de 1961, emprendí un viaje de conferencias de Buena Voluntad alrededor del mundo, que empezando en Boston y continuando por Vancouver y San Francisco, siguió por las Fijis a Nueva Zelandia para estar presente en la celebración anual del Aniversario de la Batalla, organizada por la Asociación de Veteranos del Río de la Plata.

Era portador de un mensaje manuscrito del entonces su Capitán y copias fotostáticas fueron distribuidas a todos los miembros.



Ocasiones memorables fueron el servicio conmemorativo en Achilles Point, cerca de Auckland y la cena de los veteranos en la misma tarde cuando yo me dirigí a ellos y les relaté la esencia de la versión alemana de los hechos (ver fotografías en páginas ilustradas).

En ese entonces me enteré de que en 1953, cuando una Legación Alemana había sido restablecida en Wellington, el Secretario resultó ser un Dr. Hans Dietrich, que había sido nombrado teniente en el GRAF SPEE y, como se recordará, había sido nombrado teniente abanderado de Langsdorff en Buenos Aires. El modo en que fue invitado a ser un miembro inesperado de la Asociación, me fue relatado por el mismo Dr. Hans Dietrich con quien luego traté de ponerme en contacto y descubrí que era Consejero de la Embajada Alemana en Addis Abeba. Su carta comenzaba contándome sus experiencias de guerra, incluso el Día D. cuando, como Comandante Oficial de un buque torpedero a motor que había sido minado, fuera rescatado por los británicos y hecho prisionero de guerra.

“Durante un año fui Comandante Oficial de un buque torpedero costero y jefe de grupo de una flotilla en Noruega que protegía los convoys entre Oslo y Stavanger. Luego, durante 6 meses, seguí un curso de adiestramiento para Comandante Oficial de buques E (lancha torpedera a motor) y estuve estacionado por dos años y medio en el Canal (Quinta Flotilla por la mayor parte del tiempo en Cherbourg).

La noche siguiente al Día D., mi buque se dio contra una mina... (cerca de medianoche) cuando trataba, con un grupo de lanchas, de “saludar” las flotas invasoras Anglo-Americanas en la bahía del Sena, cosa que, aparentemente, no pareció gustarles mucho. Lo que quedaba de mi tripulación, fue rescatada después de nadar por doce horas con salvavidas, por una fragata británica, que nos llevó a Inglaterra desde donde fuimos trasladados a los Estados Unidos.

Después de haber estado dos años en los campos de prisioneros de guerra, fui puesto en libertad en mayo de 1946. Estudié Derecho en la Universidad de Heidelberg, en la cual me gradué en 1950. Al año siguiente me recibí de doctor en leyes en la Universidad de Heidelberg y me uní al Servicio Extranjero Alemán.

Estuve dos años en Bonn durante los cuales fui también miembro de la delegación alemana ante el Tratado de Bonn (firmado en 1952 pero no ratificado por el Parlamento Francés, y por lo tanto reemplazado por el Convenio de París en 1954) y después fui enviado a Nueva Zelandia”.

El Dr. Hans Dietrich continúa contando la extraordinaria pero asombrosa situación que surgió cuando la Asociación de Nueva Zelandia descubrió su identidad, probablemente a causa de su historial entregado a la prensa, y fue cautamente observado para descubrir qué clase de hombre era.

Es claro que quedaron plenamente satisfechos, y lo demuestra la excelente fotografía del Dr. Dietrich, que puede verse en la serie gráfica.



"Cuando llegué allí, dos ex-miembros de la tripulación del ACHILLES me clavaron sus miradas. Después de un tiempo, me pidieron que me uniera a la Asociación de Veteranos del Río de la Plata, cuyo estatuto decía que podía ser elegido todo el que había tomado parte en la batalla, aunque —como se dijo entonces— realmente no habían pensado en mí, cuando habían redactado el estatuto. Así llegué a ser un miembro normal, que paga. Y si no me equivoco, fui el primer guerrero alemán que haya sido hecho miembro de una organización de veteranos de la parte opuesta, después de la última guerra. El título del artículo sobre mi unión a los veteranos del Río de la Plata, fue: "El enemigo recordado, la enemistad olvidada", y caracteriza la firme actitud de la tripulación del ACHILLES y de los Neozelandeses en general.

En relación con esto, me gustaría citarles las siguientes palabras de un discurso que pronuncié en el Rotary Club de Wellington, donde fui invitado a un almuerzo junto con A. G. Stacey, miembro de la tripulación del ACHILLES".

"Ahora, nosotros dos estamos aquí juntos de nuevo y nos llevamos bien el uno con el otro como si nada hubiera pasado. Yo creo que la razón de esto, se deba al hecho que la batalla del Río de la Plata fue comprendida por todos quienes tomaron parte en ella, como una honesta y justa pelea. Esto es, sin duda, una gran cosa".

"La asociación me ayudó mucho para llevar a cabo mi tarea, como representante de Alemania en Nueva Zelandia después que las relaciones diplomáticas entre los dos países habían sido reestablecidas en 1953.

Fue con sincero dolor que, después de cuatro años, dejé ese país donde no habría podido tener una mejor estadía, bajo todos los aspectos.

Vi la película *La Batalla del Río de la Plata* en Nueva Zelandia, donde fui destacado desde 1953 hasta 1957, tres años como Secretario de la Embajada Alemana y un año como Encargado interino de Negocios. Incluido, encontrará el recorte de un diario relativo a la primera proyección de la película en Kiwi-Land (ver más abajo).

Después de haber vuelto al Ministerio del Exterior en Bonn, trabajé por tres años en el departamento de defensa de la NATO y asistí a conferencias de los Ministros Extranjeros de la NATO en Washington y en París (1959) como preparación a la Conferencia de las Cuatro Potencias de los Ministros Extranjeros en Ginebra.

En junio de 1960 fui enviado como observador a la Segunda Conferencia de los Estados Independientes Africanos en Addis Abeba, donde volví algunos meses después, como Consejero de la Embajada Alemana".

En vista de este relato, no me sorprendí al saber, en el verano de 1963, que el Dr. Dietrich había sido designado para el importante puesto de Ministro de la Embajada Alemana en Washington. Me enteré de esto por un telegrama que me enviara, cancelando una visita a Roma donde yo iba a obsequiarlo.

Respecto al hecho de haber asistido a la película Rank *La Batalla del Río de la Plata* en el cine Dominion, en Wellington el 11 de enero de 1957, apareció una noticia citada más abajo, con una excelente fotografía del busto del Dr. Dietrich y de Mr. A. D. Canning, un Suboficial del ACHILLES sonriendo, después de haber visto juntos la película.



Cuando le preguntaron su opinión sobre la película, el Dr. Dietrich contestó:

“Fue justa y honesta como la misma batalla. Excelentes fueron las caracterizaciones de los hombres y de las acciones y también de la atmósfera naval de la película.

Sin embargo, el valiente ataque contra el GRAF SPEE, por el ACHILLES y el AJAX para ayudar al EXETER, hubiera podido ser representado mejor, fotografiándolo desde el GRAF SPEE”.

Dietrich agregó:

“La figura del Capitán Langsdorff, del cual fui ayudante después del hundimiento del barco, volvió a vivir a través de la actuación de Peter Finch de manera insuperable. Sin embargo, me gustaría señalar que la tripulación saludaba igual que el Capitán Langsdorff y levantaba la mano hacia la gorra, en lugar de hacer el saludo nazi. No había política implicada en el GRAF SPEE ni en la Marina Alemana, que hiciera lo que, en ese entonces, era considerado un deber”.

El Dr. Dietrich continuó diciendo que el Capitán Langsdorff se había quitado la vida porque consideraba la vida humana más importante que la gloria de la así llamada muerte heroica. Su decisión no había sido terminantemente influenciada por Hitler. Quiso demostrar con su muerte, como escribió, en su última carta, que su decisión de no aceptar la batalla de nuevo, no se debía a la falta de coraje. Finalmente, el Dr. Dietrich, se mostró convencido de que no se habría presentado de nuevo la necesidad de una batalla similar. Se basó en el hecho de que antes de la Primera Guerra Mundial, Gran Bretaña y Alemania habían estado en paz por 1200 años.

#### *D) Veinticinco años después. El nuevo AJAX.*

##### *Otro encuentro amistoso*

El Epílogo D. se refiere al principio del vigésimo quinto año después de la Batalla del Río de la Plata y el quincuagésimo año después de la Batalla de las Falklands, a la cual he hecho referencia en mis recuerdos de ese tiempo, al principio de este libro.

Para la edición inglesa parecía de interés enumerar los nombres de los sobrevivientes de hoy de aquella batalla de las Falklands, que llegaban a los 43 nombres. Sólo uno de ellos es conocido en los países del Río de la Plata y es el Comandante Lloyd Hirst, quien fuera Oficial de inteligencia en el GLASGOW y por



eso había tomado parte en la Batalla de las Islas Coronel, de la cual el buque se salvó gracias a su velocidad. Durante la Segunda Guerra Mundial, fue Agregado Naval Ayudante en Buenos Aires y Montevideo y desde entonces reside en el Uruguay.

Los otros dos sobrevivientes veteranos del GLASGOW, son el Oficial de Comunicaciones, quien, como tal, descifró los radio mensajes del DRESDEN que lo guió a encontrarlo en la isla de Robinson Crusoe. El es hoy el Contraalmirante C. G. Stuart, residente en Africa del Sur y casado con Miss Erlita Buckland de una conocida familia Anglo-Argentina que reside en Hurlingham.

El tercero es el actual Vice-Almirante H. Hickling quien reside en Turangi en la lejana Nueva Zelanda.

Manteniendo el propósito de este libro de dar tanto la versión alemana como la británica, traté de averiguar los nombres de los sobrevivientes alemanes de la Batalla de las Falklands y pude hacerlo, gracias a los buenos oficios de uno de ellos, el Almirante, Otto Schenk.

Naturalmente, la lista es muy breve, porque ningún oficial pudo ser salvado del SCHARNHORST y del NURNBERG y de los catorce oficiales salvados por los británicos del GNEISENAU, sólo dos sobreviven. Ellos son el Capitán Franck Aschmann y el Teniente-Comandante Heinrich Klinkicht.

Del LEIPZIG, que fuera hundido por el GLASGOW, en el que se encontraba el Comandante Lloyd Hirst, fueron rescatados cinco oficiales, de los cuales sólo uno sobrevive, el Vice-Almirante Walther Koehler, que fuera Oficial de Navegación.

Pero, naturalmente, la mayoría de los sobrevivientes alemanes fueron los del DRESDEN que, como el GLASGOW, en Coronel, pudo escapar porque era el más nuevo y veloz de los cruceros que tomaron parte en la batalla. En él se encontraba como Oficial de Comunicaciones, el Vice-Almirante Otto Schenk, quien me dio los nombres de los otros siete sobrevivientes.

El recuerdo de estos nombres pareció un homenaje debido a los veteranos, ya sean británicos o alemanes, que tomaron parte en esas notables batallas navales.

#### EL NUEVO AJAX, UNA FRAGATA DEL TIPO LEANDER, QUE RECIBIO DICHO NOMBRE EN DICIEMBRE DE 1963

El acontecimiento más importante en esta época de nuestra historia, es el nombramiento de un nuevo AJAX, que complementa, aunque algo tarde, el nombramiento de un nuevo GRAF SPEE, en la renaciente Marina Alemana.



El nuevo AJAX es característico del tipo de buques de guerra construídos ahora, una fragata del tipo Leander, y tenía al mando como Capitán, al Honorable D. P. Seely. Naturalmente, el Almirante Woodhouse Capitán Abanderado del AJAX en la Batalla del Plata, estaba presente en esta ocasión, así como el Alcalde de un nuevo pueblo en Ontario, que en 1941 tomara el nombre de AJAX. La sugerencia de que le fuera dado el nombre de AJAX, había encontrado el unánime apoyo del lugar.

Se puede comprender con qué interés la gente de dicho pueblo había escuchado mis conferencias sobre la batalla del Río de la Plata, que, gracias a los buenos oficios del Alcalde Mr. W. A. Parish yo había podido dar en diciembre de 1961, en mi viaje, ya mencionado, de Conferencias de Buena Voluntad alrededor del mundo.

Las informaciones concernientes al nuevo AJAX me fueron dadas en una carta, por su primer Oficial y en un Sumario de Noticias del Almirantazgo de enero de 1964, como sigue:

“El nuevo AJAX, el octavo barco con este nombre en la Marina Real, una fragata de unas 2,800 toneladas, fue botado el 16 de agosto de 1962 en Cammell Laird's Yard, Birkenhead, por Lady Dreyer, esposa del Vice-Almirante Sir Desmond Dreyer, quien fuera Teniente Artillero del AJAX en el momento de la batalla del Río de la Plata y que ahora es Comandante en Jefe en el Lejano Oriente.

Su nombramiento se realizó allí el 11 de diciembre, ocasión en la cual el Capitán Honorable D. P. Seely, tuvo como huésped al Almirante Sir Charles Woodhouse, quien había comandado el viejo AJAX como Capitán Abanderado en la Batalla del Río de la Plata. También estaba presente el Contraalmirante S. L. Bateson y el Capitán S. B. de Courcy-Ireland, posteriores Primeros Oficiales del anterior AJAX que fuera destruído en 1949.

El Sr. W. A. Parish, Alcalde del nuevo pueblo en Ontario que en 1941 tomara el nombre de AJAX para recordar los hombres que pelearon en el crucero AJAX en la Batalla del Río de la Plata. Las calles y plazas de la ciudad llevan los nombres de los oficiales superiores del AJAX en la batalla y también los de los graduados que tuvieron partes relevantes en la misma”.

Las fotografías sacadas a la botadura y designación del barco se encuentran en otra parte del libro.

El nuevo AJAX es una de las fragatas del tipo Leander antisubmarinas.

Tiene una eslora total de 372 pies, y 41 pies de manga. Su armamento consiste en: dos cañones de 4,5 pulgadas, dos Bofors de 40 mm. (que serán reemplazados por Seacat) y un Mortero triple A. 8. Lleva un helicóptero Wasp antisubmarino y tiene una velocidad de unos 30 nudos.



La tripulación comprende 17 oficiales y 245 tripulantes, que tienen un alojamiento de categoría, incluso comedores separados, restaurant y literas con aire acondicionado a través de los espacios para las operaciones y los puentes.

#### VISITA A LONDRES DE DOS OFICIALES DEL GRAF SPEE Y DEL HERMANO DEL CAPITAN LANGSDORFF

El otro acontecimiento de importancia, fue la visita a Londres de dos oficiales del GRAF SPEE y del hermano del Capitán Langsdorff, Juez retirado de la Alta Corte.

Lo que sigue es la esencia de lo relatado en los párrafos de la columna del *Daily Telegraph*: - Londres día por día - del 13 de diciembre de 1963,:

#### UNA BATALLA HACE MUCHO TIEMPO

Para conmemorar el actual vigésimo cuarto aniversario de la Batalla del Río de la Plata, Sir Eugen Millington-Drake, quien fuera nuestro Ministro en Montevideo cuando la batalla tuvo lugar, tiene como huéspedes en Londres dos de los oficiales del GRAF SPEE. Ellos son el Capitán Wattenberg Jefe de Navegación, y el Dr. Kertzenorff (Cirujano en Jefe). Los dos contribuyeron a la redacción de su libro sobre la batalla, que Peter Davies publicará.

También están aquí el Dr. Reinhard Langsdorff, anteriormente juez y hermano del desafortunado capitán del acorazado de bolsillo, y el Señor Ricardo Filloy del Instituto Uruguayo de Investigaciones Históricas, quien está redactando la versión española.

Hoy el Dr. Kertzenorff visitará dos de sus adversarios británicos en la época de la batalla: el Dr. Colin Hunter (ACHILLES) y el Cirujano en Jefe, Comandante Roger Lancashire (EXETER).

El Capitán Wattenberg ha sido para mí de gran utilidad, como el lector habrá visto, junto con el Comandante Diggins, quien, lamentablemente, no había podido ir a causa de sus obligaciones como representante del Ministerio de Defensa en un Comité de la NATO. El Dr. Kertzenorff había sido un contacto relativamente reciente hecho gracias al Comandante Diggins, quien me procuró vívidos recuerdos de su experiencia durante y después de la batalla.

El Dr. Reinhard Langsdorff, quien había sido Juez de la Alta Corte en Dusseldorf y había participado en las dos guerras, me proporcionó informaciones acerca de su hermano y una fotografía del mismo reproducida en este libro.

Un importante huésped no mencionado arriba, fue el Capitán Gerhard Bidlingmaier, que se encontraba a bordo del TIRPITZ durante la guerra y que es ahora Jefe de la sección de Historia Naval del Ministerio de Defensa Alemán. Tanto él como el Capitán Wattenberg, proporcionaron muchas valiosas informaciones y consejos concernientes a la parte alemana de este libro.



Me había puesto en contacto con él un año antes gracias a la publicación de su libro cuyo título en inglés era: "La contribución de las grandes unidades navales a la guerra oceánica en el comercio" (*Ensat der schweren Kriegsmarin sinheiten in ozeanischen Zufuhrikrieg*). Hay que recordar que aunque me encontré con este libro muy tarde, he tratado de incluir algunos cortos pero interesantes pasajes del mismo.

Un tercer oficial, el único sobreviviente de los Oficiales de Reserva de la Marina Mercante, el Capitán Ulpts, que ahora es un importante piloto en Hamburgo iba a venir, ya que una de las más importantes funciones de la visita iba a ser la presentación que él haría de su espléndido óleo del GRAF SPEE en una noche de luna en los trópicos. (Ver la reproducción, en la página respectiva).

Por desgracia, a último momento, le fue imposible venir a causa de un accidente que tuviera su esposa.

Lo siguiente es un breve relato de los acontecimientos de la primera parte de la visita.

"El grupo llegó en la mañana del martes, 10 de diciembre y el primer acto fue la visita a la Biblioteca del Almirantazgo en el nuevo rascacielos en Earl's Court, conocido como el Empress State Building, al cual habían sido trasladadas todas las bibliotecas.

El bibliotecario, Comandante Kemp, mostró a los visitantes algunos viejos volúmenes del más gran interés y valor. En la tarde el grupo presenció el encuentro de rugby entre Oxford y Cambridge en Twickenham.

Al día siguiente, miércoles, el Embajador alemán dio un banquete para hombres solos durante el cual hizo su discurso para la ocasión y se refirió al interés y valor del futuro libro, en el cual habían colaborado la mayoría de los presentes.

Entre éstos estaban incluídos el Agregado Naval Alemán, Capitán Rüggeberg, el Capitán M. D. M. L. Neame, Oficial Ejecutivo del ACHILLES en el momento de la batalla, quien ayudó al compilador a agasajar a los visitantes alemanes y los había recibido en Liverpool Street; el Capitán S. W. Roskill, el Oficial Naval Historiador; el Capitán R. C. Medley, quien había sido oficial de Estado Mayor, Operaciones del Comodoro Harwood; el Capitán R. R. S. Pennefather del AJAX; el Comandante P. K. Kemp, el bibliotecario del Almirantazgo, y el Comandante H. K. A. Lachtenfeld, Agregado Naval Auxiliar.

Habían sido enviadas invitaciones para el banquete al Almirante Sir Edward Parry, al Almirante Sir Charles Woodhouse y al Capitán F. S. Bell, pero por desgracia ninguno de ellos pudo aceptar, el Capitán Bell se encontraba en el extranjero. En el caso del Almirante Sir Charles Woodhouse, su ausencia se debió a que esta ocasión coincidió con el nombramiento del nuevo AJAX en Birkenhead el mismo día citado en la sección anterior.



El relato continúa:

"En esa tarde del miércoles, los huéspedes asistieron a la conferencia de Sir Eugen Millington-Drake, sobre la travesía del GRAF SPEE y la Batalla, en la Asociación Anglo-Alemana y la Sociedad Anglo-Uruguaya en los espaciosos locales del Instituto Anglo-Alemán en Princes Gate, 51. La presidió el Presidente de la Asociación Anglo-Alemana, Mr. Julian Piggott y el Dr. Langsdorff hizo un breve pero conmovedor discurso, en el cual expresaba su satisfacción por la animación que prevaleció en los dos lados y que había hecho que esa ocasión fuera posible.

En la mañana del jueves, llevé al grupo al Museo Marítimo Nacional en Greenwich, acompañado por el Capitán Neame, y el relato de la visita continúa así:

Fueron recibidos por el Director Sr. F. G. C. Carr. Luego presentaron el cuadro: "El GRAF SPEE en una noche de luna llena en los trópicos", pintado por uno de los primeros oficiales, el teniente (ahora Capitán) Gerhard Ulpt un reservista de la Marina Mercante que es ahora uno de los jefes Pilotos en el puerto de Hamburgo, quien hubiera tenido que estar presente pero le había sido imposible a último momento por un serio accidente sufrido por su esposa. El Capitán Bidlingmaier presentó el cuadro en nombre del autor, hablando en un excelente inglés; el Sr. Carr contestó, aceptando la obra con aprecio y señalando que la mayoría de los cuadros y las piezas reunidas en el Museo, estaban ligados exclusivamente a las actividades navales británicas, ya sea en tiempos lejanos o recientes.

Luego, el grupo examinó algunas de las piezas más interesantes como el uniforme usado por Nelson en la Batalla de Trafalgar, y los famosos cuadros de Napoleón viajando hacia Santa Helena en el BELLEROPHON, pintados por Sir William Orchardson.

El Sr. Carr, más tarde, dio a conocer un comunicado por medio del Jefe de Información Naval, en el cual, antes de dar otras noticias sobre la presentación del cuadro, expresaba lo siguiente:

"Viejas batallas fueron recordadas y viejas enemistades olvidadas, cuando un grupo de oficiales alemanes retirados, visitaron el Museo Marítimo Nacional el 12 de diciembre, y sobre una copa de vino, donaron un cuadro del GRAF SPEE".

El *Daily Telegraph* publicó una reproducción bastante grande del cuadro en su número del lunes 16 de diciembre. Todo el que la vio comentó la naturaleza dramática y vívida del mismo.

En la noche, los huéspedes presenciaron la primera representación ante el público, en el Aldwych Theatre, de la Producción Navideña "La Comedia de los Errores", ocasión en que Lady Effie Millington-Drake recibió a los huéspedes entre quienes se hallaba Lady Harwood.

Después del espectáculo hubo una cena informal en el White Bear Inn.



## APENDICES DE LA VERSION ORIGINAL INGLESA

### *I. Reminiscencias de los cirujanos del EXETER, ACHILLES y GRAF SPEE.*

*A) Comentarios del cirujano del EXETER sobre las ventajas de su comisión de tres años, sus preparativos para la acción antes del encuentro con el acorazado de bolsillo y los incidentes en el curso de la batalla. El cirujano del ACHILLES esperaba la acción contra el GRAF SPEE en la tarde del domingo en las costas de Montevideo.*

De una carta del Cirujano Comandante R. W. G. Lancashire, D. S. C., B. M. B. Ch., M. R. C. S., L. R. C. P., R. N., (Retirado).

Fue una gran suerte que el EXETER hubiera estado en comisión tres años antes de la batalla. Durante ese período, el entonces Comodoro Harwood se preocupó de que nos entrenáramos tan completamente como fuera posible. Creo que estudiamos y resolvimos las posibles eventualidades que se pudieran presentar; en la batalla la mayoría de ellas se presentaron.

Mi campo de acción era la sala de reunión. La mesa de operaciones estaba situada en un camarote vecino, asegurada a una litera; el resto del equipo técnico estaba al alcance de la mano. La morfina y algunos instrumentos estaban guardados en la parte inferior del armario-biblioteca de la sala de reunión. Fuimos todos a nuestros puestos de combate en las primeras horas del día, sabiendo que el Comodoro había calculado que podíamos muy bien encontrar al acorazado de bolsillo en la posición en que nos hallábamos en ese momento.

En realidad, creíamos que encontraríamos el barco gemelo del GRAF SPEE, el ADMIRAL SCHEER. Esto no significaba que nos importara la diferencia, ya que sabíamos que sólo uno de ellos se encontraba en el Atlántico del Sur. Cuando el sol había salido completamente, el enemigo no había aparecido todavía; entonces se nos dio la orden de abandonar nuestros puestos y yo me dirigí a mi camarote. Me dormí en seguida, pues no había podido descansar la noche anterior por haber tenido mi turno de guardia.

Después de un corto tiempo —o por lo menos así me pareció— sonó la alarma y un excitado Contramaestre, Rickcord, irrumpió en mi camarote y dijo: “¡Es el SCHEER, Señor!” ¡Pobre! no lo ví más ya que murió en los primeros momentos de la batalla.



Rápidamente me puse el uniforme, tomé las llaves de mi armario de las drogas y mi antorcha y corrí hacia la cercana sala de reunión. Superamos todo récord en preparar la mesa y los instrumentos. Yo estaba arrodillado frente al armario sacando las drogas y demás, poniéndolas sobre una mesa cercana. En ese momento se oyó un terrible ruido y pasó una corriente de aire. Yo sentí algo zumbiar sobre mi cabeza. El desplazamiento de aire me tiró al suelo.

Era el primer disparo del GRAF SPEE que había caído cerca (pero entre los barcos) en nuestra banda de estribor; muchos fragmentos de la granada de 11 pulgadas penetraron en el barco matando a la tripulación del salón de torpedos de estribor y muchos otros.

Si yo hubiera estado de pie en ese momento, habría muerto también. Más tarde, ese mismo día, encontré una parte del detonador de la granada que casi me había decapitado. Estaba empotrado en el marco de la lunilla de la puerta.

El personal médico y sus entrenados asistentes (Maestros de armas, camareros y cocineros) estaban divididos naturalmente entre la enfermería y el lugar para los heridos ya atendidos. Más tarde se les unieron los radio telegrafistas de la Marina Real, después de haber cumplido con sus obligaciones en el puesto de transmisión... El valor y la moral de los heridos eran muy altos, a pesar de los terribles hechos de los cuales habían sido testigos...

Me llegó la noticia de que la enfermería se había vuelto un campo de batalla, cuando una granada de 11 pulgadas había pasado a través de ella sin explotar. Milagrosamente todos habían resultado ilesos pero el Suboficial Pope, encargado de la Enfermería, había sido levantado por el desplazamiento del aire y tirado al suelo. Lo que más le preocupaba era el hecho de que en ese momento tenía en sus manos las dos últimas botellas de morfina que habían caído al suelo rompiéndose. Cuando otra granada de 11 pulgadas cayó sobre el puente frente a la sala de reunión, el barco entero pareció casi levantarse por sobre las aguas y resonó como un gong.

Poco después que el Capitán Bell se instaló en la posición fortificada y pasaba sus órdenes a la sala de máquinas por medio de una cadena humana, me llevaron la noticia de que estaba herido y necesitaba atención médica. Como había oído que el Comandante se encontraba fuera de acción, pensé que estaba justificado el abandonar mi puesto para ir a ver lo que podía hacer por él.

Me abrí paso entre los hombres que formaban la cadena de mensajeros y subí la escalera hasta la sala de mandos en el puente.

En cuanto mi cabeza asomó a través del escotillón, una mano pesada bajó sobre ella y una voz gritó: "20 grados a babor". Pasé la orden al hombre que se encontraba debajo de mí y entonces me fue permitido subir. Esta fue la primera vista que tuve del puente superior desde que había iniciado la acción. ¡Y qué caos había! Nuestros dos aviones Walrus habían sido tirados por la borda; las chimeneas estaban todas agujereadas; parecía que hubiera mangueras tirando agua en todas direcciones y había un olor agrio a humo y pólvora.

A la distancia, podía ver al AJAX, ACHILLES y GRAF SPEE.

Encontré al Capitán en la posición fortificada y me di cuenta en seguida que sus ojos lo molestaban mucho. Estaban muy inflamados, porque el Capitán se había encontrado muy cerca de los aviones de cuyos tanques salía nafta a chorros.

Me dijo que había sido enceguecido por una masa de fragmentos metálicos que habían sido despedidos contra el puente cuando la torre B., que se encontraba en la parte delantera del puente, había sido alcanzada por una granada enemiga. No podía hacer



nada para ayudar al Capitán, ya que él en ese momento, no podía abandonar su lugar; de ese modo quedamos en que él me mandaría llamar en cuanto pudiera bajar. Sin embargo, me relató todo lo que había acontecido desde que había iniciado la acción. Me dijo que sólo uno de nuestros cañones de 8 pulgadas podía ser todavía utilizado, pero que a causa del fuego entre los barcos y la inundación de los depósitos que se había vuelto necesaria, nuestra velocidad había sido reducida y, desgraciadamente, no podíamos mantener la acción por más tiempo; pero existía siempre la posibilidad de que el AJAX y el ACHILLES pudieran empujar al enemigo de nuevo hacia nosotros, y que si se le presentaba la ocasión, tenía intención de correr.

Con estas perspectivas bastante alarmantes, volví a mi puesto y seguí adelante con mi tarea.

Los siguientes vívidos detalles, que muestran además la creencia general en la inminencia de otra batalla naval, en Montevideo, o en los barcos de Su Majestad, son ofrecidos por el cirujano del ACHILLES, ahora Dr. Colin Hunter, D. S. C., B. Sc., M. D., M. R. C. O., Director del Laboratorio Tunstall en Sittingbourne, quien escribiera:

“Quizás mi más vívido recuerdo esté relacionado con un marino de la Marina Mercante que se había embarcado por estar enfermo, desde el OLYNTHUS\*, en la tarde del domingo 17 de diciembre. Ese hombre sufría de grave ataque de peritonitis, como consecuencia de una aguda apendicitis. Mi problema era si tenía que operar o no. Estando convencido de que atacaríamos al GRAF SPEE esa misma tarde, le apliqué un tratamiento provisorio y esa noche la situación del hombre empeoró hasta el punto que me era imposible operar. Murió pocas horas antes de llegar a las Malvinas.

Mirando hacia atrás pienso que debí operar. Si hubiera sabido lo que llegué a aprender más tarde en el curso de la guerra, acerca de la cirugía de emergencia, hubiera tratado a ese hombre como una emergencia y lo habría operado. Si la operación hubiera resultado exitosa, probablemente ese marinero —entre paréntesis un voluntario uruguayo— hoy estaría todavía vivo”.

Debo a la Sta. Vivian Heath de la Biblioteca del Almirantazgo el haber descubierto la probable identidad del marinero del que habla el Dr. Hunter.

Ella obtuvo la información de la oficina de Registros Hayes, que parece indicar que su nombre era Edward Wild. Según la Oficina de Registros: “N. S. El Registro de Combustibles de 1939 asienta haber recibido un comunicado del H. M. S. ACHILLES con fecha 25 de diciembre de 1939, con referencia al informe del deceso de cierto Edward Wild del R. P. A. OLYNTHUS, pero el Oficial de Registros sigue diciendo que como este papel ha sido arrancado es imposible confirmar si éste es el nombre del hombre en cuestión.

\* El OLYNTHUS era el barco-tanque que acompañaba los buques de Harwood. Este traslado se realizó durante el reabastecimiento del ACHILLES.



*B) Reminiscencias del primer cirujano del GRAF SPEE. Sus presentimientos. La enfermería y la sala de operaciones inundadas desde el principio de la acción. Estuvo operando hasta la 1 de la mañana, sin comer. Gravedad de los heridos.*

De una carta (escrita en inglés) del Dr. Kertzendorff, Cirujano Naval retirado Flottenartz a. D.).

“El memorable día del 13-12-1939 quedará impreso para siempre en mi memoria. Durante nuestra travesía de cuatro meses debíamos estar siempre y en cualquier momento en alerta. Cuando fue dada la alarma a las 6 de la mañana, corrí hacia la enfermería. Mis primeras palabras fueron: “Algo pasará hoy”. Esa mañana me desperté con la inexplicable sensación de que, de alguna manera, iba a ser un día extraordinario.

La tarde anterior había estado leyendo un libro de Showroneck (quien ha escrito la mayor parte de sus libros en una residencia de campo, propiedad de algunos parientes míos, en Pomerania). Era la historia de dos hermanos, oficiales en la Primera Guerra Mundial. Mientras cabalgaban patrullando, uno dijo al otro: “Se que no volveré”.

Enseguida después de la alarma, oímos por los parlantes: “Tres cruceros enemigos frente a nosotros. ¡Prontos para la acción! ¡Fuego!”. La batalla empezó y pronto llegó el primer herido a la enfermería. Tenía esquirlas de una granada en la región temporal izquierda del largo de un dedo: había que coser la herida.

Estaba todavía tendido sobre la mesa de operaciones, cuando justo en el cuarto de al lado, explotó una granada con un ruido terrible.

El escotillón había sido golpeado duramente y no se podía abrir.

El agua entró en la enfermería, en la sala de operaciones y corría de un lado para otro siguiendo los movimientos del barco.

Esta situación no se podía cambiar.

Los heridos podían ser introducidos en la enfermería sólo desde el lado de estribor, que no era blindado. Los heridos que nos llegaban estaban muy graves. Fueron necesarias muchas dobles amputaciones pero, aunque todos recibían un rápido y cuidadoso tratamiento, algunas vidas no pudieron ser salvadas a causa de las hemorragias y de las graves condiciones generales. Estuve operando desde las 7 de la mañana hasta las 2 de la mañana siguiente sin comer nada —si se exceptúa un coñac— estando parado siempre en el agua.

Un sargento mayor entró en cierto momento en la enfermería, llevando bebida y comida para los heridos. Recibió una conmoción tal al ver a los heridos, que tuve que reanimarlo y le grité: “Bien, ¿que le parece si me da un coñac?”

La conducta de esos marinos, en gran parte muy jóvenes, fue excelente. Nadie se lamentó, aunque se daban perfectamente cuenta de que se acercaban a la muerte.

Todas las heridas eran muy graves ya que los efectos de las esquirlas sobre el puente eran tremendos, no solamente las de las granadas, sino también las de las partes metálicas y de madera del buque, que volaban por todas partes. Nuestra artillería de medio alcance no contaba con torres armadas y por lo tanto nos encontrábamos sin protección alguna en la batalla con el AJAX y el ACHILLES cuando éstos atacaban desde babor y estribor.



De paso hay que aclarar algo acerca de que los heridos eran operados sin anestésicos y completamente conscientes. En la enfermería todo estaba al día, y los medicamentos, vendas, etc., para un tratamiento adecuado, eran suficientes.

Volviendo a esa noche en la enfermería. Cerca de la 1 de la mañana, el comandante del buque me mandó llamar. Mientras tanto, habíamos entrado en el puerto de Montevideo, que recordaba bastante bien desde mi visita con el crucero KARLSRUHE en 1932. Supuse que el comandante quería un informe acerca del número y el tipo de heridos y como la situación parecía urgente, fui allí sin cambiarme. Cuando entré, un hombre de civil estaba sentado en el camarote del comandante.\* El comandante me preguntó: "¿Cuántos heridos deben abandonar el barco para recibir tratamiento adecuado en un hospital? Hay camas y doctores a nuestra disposición". Contesté: "Señor, nadie tiene que abandonar el barco, todos los pacientes están siendo atendidos". Después de alguna consideración pensé que hubiera sido mejor internar en un hospital a un cabo que estaba herido en un ojo, ya que no estaba completamente seguro de que no tuviera una esquirla.

Pero poco después, a causa de las insistentes ofertas de los oficiales uruguayos, y en vista de que el Capitán Langsdorff pensaba pedir permiso para quedarse en el puerto por 15 días, hicimos bajar a tierra otros 5 hombres heridos de gravedad. Los demás heridos graves, treinta en total, no fueron bajados a tierra hasta el domingo de mañana cuando se decidió que el barco iba a ser hundido.

Treinta y tres heridos leves cruzaron a Buenos Aires, junto con el resto de la tripulación, el domingo de noche, acompañados por mi asistente, el Dr. Harting. Se me ordenó quedarme en Montevideo con los heridos graves. Quisiera rendir homenaje a la dedicación y eficiente trato que le fuera dado a los heridos en el Hospital Militar de Montevideo por su Director, el Dr. Rossi, y por los demás médicos uruguayos. Todos los heridos se restablecieron, con excepción de un caso sin esperanzas.

El hombre con la herida en el ojo, quedó ciego de ese ojo.

Quisiera señalarle a Usted, señor, que nunca expresé sospecha alguna de que los ingleses utilizaban bombas de gas. Las quemaduras y ampollas tenían un origen diferente.

Los demás oficiales médicos, el Dr. Harting y el Dr. Habel, quienes en el curso de la batalla se encontraban en los puestos de primeros auxilios, cumplieron muy bien con su deber.

Quisiera recordar también al Dr. Perrenboom, cirujano dentista, quien me asistió muy bien y era muy popular por su modestia y capacidad.

Recién un año después, en Navidad de 1940, dejé Montevideo (bajo las leyes de la Convención de Ginebra de la Cruz Roja) para retornar a Alemania".

\* Probablemente el Comandante D. Mogroni, a quien el General Campos hace referencia en su libro, como primer piloto del puerto que encabezara el grupo de oficiales que subió a bordo del GRAF SPEE cuando éste entró en Montevideo a las 22.50.



C) *Reminiscencias del segundo cirujano del GRAF SPEE. Su punto de vista sobre el Capitán Langsdorff, sobre sus últimas palabras a la tripulación y su muerte. Cuidados médicos para los internados.*

De una carta del Dr. P. Harting, Segundo Cirujano del GRAF SPEE. Después de asentar que él escribiera un completo informe médico sobre la batalla, que no tenía a mano, ya que estaba en viaje de Londres a Alemania en medio de una gran cantidad de papeles de archivo, recuerda que mientras el Dr. Kertzenдорff se había quedado en Montevideo para asistir a los 60 heridos graves internados en el Hospital Militar Uruguayo, él se dirigió a Buenos Aires en los remolcadores junto a más de mil hombres de la tripulación.

“En el día anterior al suicidio de Capitán Langsdorff, a quien todos queríamos como a nuestro “padre”, yo estaba con él cuando pronunció su enfático discurso que repitió cuatro veces, una para cada una de las cuatro “Divisiones”.

(Este discurso tuvo lugar al aire libre en el jardín del Hotel de Inmigrantes y como podrá verse en la foto correspondiente, no había micrófonos y estos discursos eran considerados estrictamente confidenciales, de modo que los hombres de la tripulación tenían que unirse todos alrededor suyo como muestra la foto, y no podían hacerlo más de 250 hombres por vez).

En su discurso no solamente hizo el cuadro de la situación, sino que dio las razones de su actitud después de la batalla y agradeció a sus hombres por lo que habían hecho y por su buena conducta hasta ese momento. Habló de su fracaso en las tentativas para evitar que fueran internados como marinos náufragos desarmados, según la Convención de La Haya sobre guerra naval, y de obtener que cada uno según su capacidad encontrara trabajo.

Acentuó la importancia de la conducta de cada uno de los hombres de la tripulación en la gran ciudad de Buenos Aires. Hizo una recomendación definitiva de que no hicieran más difícil la situación de los que quedaban, a causa de apuradas y mal preparadas tentativas de escape.

Si pudiera encontrar mi carta de Buenos Aires dirigida a mi madre, le podría proporcionar más detalles acerca de esos discursos de despedida. Su enfática (*Eindringlichkeit*) naturaleza, en vista de que estaban dirigidos a todos los miembros de la tripulación, me tocó tan profundamente que le dije al Oficial Ejecutivo, Capitán Kay, que sospechaba que nuestro Capitán tuviera todavía la intención de suicidarse después de haber cumplido con su último deber, el de salvar las vidas de su tripulación para su patria.

Al amanecer, probablemente alrededor de las 5, el Oficial Ejecutivo en el Hospital de la Dársena Norte, me despertó con estas palabras: “Venga enseguida, pasó algo”. Me guió a los cuarteles del Estado Mayor de Oficiales en el mismo edificio y señaló la puerta del cuarto de nuestro Capitán. “Debe haber sucedido entre las dos y las cuatro de la mañana” dijo.

Encontré al Capitán Langsdorff con un disparo a través de su sien, tendido sobre nuestra bandera de combate; de su mano derecha el revólver estaba por caer. El *rigor mortis* no había sobrevenido todavía.



El proyectil se había incrustado en el piso de parquet. Sobre la mesa había una carta dirigida al Embajador Alemán, que entregué al Oficial Ejecutivo. Sin tocar nada en el cuarto, empecé mi guardia de muerte (Totepwach) frente a su puerta, hasta que llegaron los oficiales argentinos que habían sido ya convocados.

Para mí el Capitán Langsdorff quedará siempre como el honroso ejemplo de lo que un oficial debería ser.

Puede ser que pueda encontrar la copia de la carta que enviara a los padres del Teniente Grigat, que falleció en mi puesto de combate de primeros auxilios. Sus dos piernas habían sido arrancadas por una granada y agonizando me pidió que enviara el último adiós a sus padres.

Estos quizás sean detalles insignificantes; sin embargo pueden resultar interesantes para ese documento tan completo que es su libro, cuyo envío (pruebas del libro) mucho le agradezco.

En los primeros días del internamiento de la tripulación en la Dársena Norte tuve mucho trabajo como médico y curas preventivas. Después que la tripulación fue distribuida en grupos en varias provincias de la gran nación, tuve dos veces la oportunidad como oficial médico, bajo la convención de Ginebra, de visitar a esos grupos con una "Cédula especial" (documento de identidad especial) para curarlos y también para agradecer a los oficiales argentinos por los cuidados médicos que les proporcionaban.

El 2 de noviembre de 1940 pude llegar a Roma con el avión correo italiano".

El Dr. Harting agrega que a su vuelta a Alemania obtuvo un empleo como experto en equipos de enfermería y más tarde llegó a ser Primer Oficial Médico, primero sobre la costa del Canal de la Mancha y luego en el Sur de Francia; hacia el fin de la guerra se encontraba en la Riviera Italiana.

Después de haber sido prisionero de guerra en Italia, volvió a Alemania y obtuvo un empleo como supervisor para la reconstrucción de hospitales, etc., en Hess, de los cuales un 27 por ciento había sido destruido. Desde 1950, fue Consejero en el Ministerio para la reconstrucción de hospitales, para el cuidado de las víctimas de guerra (für die Kriegsopferversorgung).

Por lo que se refiere a la granada que provocara las mortales heridas del Teniente Grigat, el Comandante Rasenack declaró que se trataba de la granada de 6 pulgadas que había penetrado en la torre de control.

Agregó que la granada explotó recién al chocar contra la escalera metálica que llevaba a la cofa de trinquete. "Por lo tanto explotó cerca de todos los cables vitales para el funcionamiento del control central de los cañones, del aparato para calcular el alcance y del radar que subía por el mástil central, sin más protección que la cinta aisladora; milagrosamente, sin embargo, ninguno de esos equipos había sido averiado por los fragmentos de la granada, aunque éstos habían arrancado las



piernas del pobre Grigat y matado a dos marinos que se encontraban en el mastelero inmediatamente sobre la escalera”.

El por qué el Teniente Grigat se encontraba en la escalera, el Comandante Rasenack lo explica por el hecho de que su puesto de combate como Tercer Oficial de Administración (*Verseltungsoffizier*) era junto al Capitán Langsdorff como secretario. Su puesto era similar al del entonces joven teniente Woolf en el AJAX, cuyo grado era, en efecto, secretario del Capitán y, como tal, estuvo al lado del Capitán Woodhouse durante la acción. Por lo tanto, Grigat había sido enviado a alguna parte del buque y estaba bajando la escalera cuando la bomba explotó.

*II. Informe sobre el enemigo por el oficial de artillería del ACHILLES: las maniobras del enemigo para evitar el cañoneo. Distribución de su fuego de cañón: humo, el de los cañones de once pulgadas era tan espeso que oscureció al barco por algún tiempo. Promedio y puntería del fuego. Reglas de tiro. El efecto aparente del cañoneo británico. Detalles sobre los proyectiles enemigos.*

Texto proporcionado por el Contralmirante R. E. Washbourn, quien fuera Teniente de Artillería del ACHILLES en la Batalla del Río de la Plata.

#### MANIOBRAS PARA EVITAR EL FUEGO

1. La rapidez con la cual el GRAF SPEE cambiaba su rumbo era impresionante. El buque parecía moverse con la rapidez de un barco mucho más pequeño, y utilizaba al máximo esta movilidad.

2. Parecía que estuviera bajo timón la mayor parte del tiempo. En muchas ocasiones, cuando su situación empezaba a ser peligrosa, daba una vuelta de 180 grados, usando humo para cubrir su maniobra.

#### HUMO

1. Utilizaba humo blanco que parecía salir de popa.

2. Dos observadores informan que pasamos unas boyas de humo pintadas de verde y de las cuales un liviano humo azul todavía estaba saliendo.

3. Uno de esos observadores tuvo la impresión de que esas boyas de humo tenían un sistema de locomoción y se movían lentamente a través del agua. Esto no fue confirmado por el otro.



### HUMO DE CORDITA

1. El humo de cordita proveniente de los cañones de 11 pulgadas del GRAF SPEE era muy espeso, pesado y negro. Durante un cambio de rumbo este humo oscureció definitivamente el buque por un largo lapso.
2. El fogonazo y el humo de sus cañones de 5.9 pulgadas, por otro lado, eran menores de los que se podían esperar de cañones de ese calibre.

### DISTRIBUCION DEL FUEGO

1. El fuego de los cañones de 11 pulgadas estaba dirigido especialmente contra el EXETER cuando éste se encontraba bajo su alcance.
2. Cuando uno de los otros cañones de 11 pulgadas no podía alcanzar al EXETER, era dirigido inmediatamente contra el AJAX o el ACHILLES. Era notable con qué ingeniosidad el GRAF SPEE lograba distribuir su fuego de este modo.
3. Se estima que fueron disparadas contra el ACHILLES y el AJAX, entre veinte y veinticinco salvas de 11 pulgadas.
4. Las andanadas de 5.9 pulgadas fueron dirigidas contra el ACHILLES y el AJAX siempre que se les presentaba la ocasión.

### PORCENTAJE DEL FUEGO

1. El régimen de fuego de los cañones de 11 pulgadas no era muy elevado. Se estima que ellos disparaban de promedio un cañonazo por minuto.
2. Los cañones de 5.9 pulgadas, alcanzaban las tres o cuatro salvas por minuto.

### PRECISION DEL FUEGO

1. Quizás se tienda a exagerar involuntariamente la precisión del fuego enemigo. Sin embargo, la impresión es que los errores de alineamiento del GRAF SPEE eran pequeños, y que sus métodos para medir el alcance del fuego eran muy cuidadosos. Esto se refiere en particular a los cañones de 11 pulgadas.
2. La extensión para el alineamiento y el alcance era muy pequeña.
3. El fuego de los cañones de 5.9 pulgadas tenía menor eficacia. La mayor parte de sus disparos caía a popa del barco o quedaban cortos.

### REGLAS DE AVISTAMIENTO

1. Parecía que el control de los cañones de 11 pulgadas esperaba que una salva llegara a su destino antes de corregir la próxima.
2. No se observó nada que se pareciera a una escalera.
3. La impresión acerca del fuego de los cañones de 11 pulgadas, era de que ellos confiaban mucho en sus telémetros: primero disparaban un cañonazo de corto alcance y medían la distancia de su caída para corregir el próximo tiro.
4. Por consiguiente la segunda salva tenía un alcance certero.



5. Este procedimiento no resultaba eficaz contra un pequeño blanco móvil. Cuando el enemigo disparaba, se cambiaba de rumbo y en general la siguiente salva caía donde hubiéramos tenido que estar.

6. El fuego desde las baterías de 5.9 pulgadas era irregular y menos eficaz y no se puede adelantar ninguna suposición acerca de sus métodos de avistamiento.

#### EFECTO APARENTE DE NUESTRO FUEGO

1. La torre principal de 11 pulgadas pareció estar fuera de combate por un tiempo, al principio de la acción. Uno de los observadores relata que se había atascado, y disparaba cuando el barco giraba.

2. La torre de 11 pulgadas que se encontraba en la parte posterior del barco, se encontraba fuera de combate al terminar la acción. Más tarde, en las dos ocasiones en que el GRAF SPEE volvió a disparar contra los dos cruceros que lo seguían, tuvo que alterar su rumbo hasta que la torre delantera pudo actuar y disparó sólo con ella.

3. Al anochecer, la torre posterior entró de nuevo en acción disparando los últimos cañonazos al ACHILLES.

4. El fuego de los cañones de 5.9 pulgadas se volvió cada vez más errático a medida que la acción proseguía. Se observó, al principio de la acción, que una batería, probablemente la de babor, utilizaba, solamente tres cañones.

5. En un momento determinado, solamente dos cañones de 5.9 pulgadas estaban en acción y muchos de sus cañonazos cayeron a una distancia de 2.000 yardas.

#### PROYECTILES ENEMIGOS

1. Los disparos de 11 pulgadas provocaron salpicaduras blancas, con una negra y fina espiral en el medio. No parece claro si todos o sólo algunos explotaron por el impacto contra el agua. Por lo menos uno sí, y provocó los daños y las bajas del ACHILLES.

2. Cerca de 450 fragmentos de esta granada fueron encontrados a bordo.

3. Los fragmentos eran una cantidad mayor de los que se podían esperar de una granada perforante de ese calibre.

*III. Análisis del Comandante Rasenack del cañoneo británico y alemán en el combate. Los diecisiete impactos directos del cañón de 6 pulgadas: estas granadas hubieran producido un mayor daño si hubieran estado provistas con espoletas de contacto; por otra parte, si el GRAF SPEE hubiera utilizado granadas perforantes, sus ocho impactos directos hubieran hundido al EXETER.*

Memorándum por el Compilador, basado sobre varios comentarios del diario publicado por el Comandante Rasenack y en sus cartas al Compilador, relacionadas con los efectos del fuego británico en el GRAF SPEE. Información sobre el número de granadas disparadas por los cruceros británicos, proporcionada por el Comandante P. K. Kemp, Jefe de la Sección Histórica del Almirantazgo.



Para información del lector no especializado las medidas de los cañones en pulgadas y centímetros son las siguientes:

4 pulgadas	—	10.5	cm.
6 "	—	15.2	cm.
8 "	—	20.3	cm.
11 "	—	28	cm.

NUMERO Y TIPO DE LAS GRANADAS DISPARADAS POR LOS CRUCEROS  
BRITANICOS Y SUS EFECTOS EN EL GRAF SPEE SEGUN LA DESCRIPCION DEL  
COMANDANTE RASENACK

La completa provisión de municiones del EXETER era de 100 obuses por cañón.

H. M. S. EXETER

<i>Torre blindada</i>	<i>Disparos</i>
A	Número exacto desconocido
B	16
X	Número indeterminado
Y	177
	193 — granadas de 8 pulgadas, posiblemente más

H. M. S. AJAX

<i>Torre blindada</i>	<i>Disparos</i>
A	305 C. P. B. C. * 2 H. E. **
B	182 C. P. B. C. * 12 H. E.
X	142 C. P. B. C.
Y	180 C. P. B. C.
Total:	809 C. P. B. C. 14 H. E.

H. M. S. ACHILLES

<i>Torre blindada</i>	<i>Disparos</i>
A	340 C. P. B. C. 342 C. P. B. C.
B	5 H. E. 1 de práctica
X	290 C. P. B. C.
Y	263 C. P. B. C.
Total:	1235 C. P. B. C. 5 H. E. 1 de práctica

\* Common Pointed Ballistic Capped: Todos calculados para "Atraso". (Proyectiles perforantes).  
\*\* High Explosive (Alto Explosivo).



La completa provisión de municiones del AJAX y del ACHILLES era de 200 obuses por cañón, es decir 1600 obuses para cada barco, de manera que, presumiendo que no habían disparado ninguna granada antes de la acción, las que quedarían después de la misma, cuando estaban vigilando a lo largo del Río de la Plata, hubieran sido:

AJAX - 777

ACHILLES - 359

El Comandante Rasenack había, también, observado que la mayoría de las granadas británicas eran perforantes (C. P. B. C.) y a continuación reproducimos un pasaje en el cual expresa su punto de vista sobre el hecho de que se hubiera registrado un daño mayor sobre el puente acorazado del GRAF SPEE si las granadas hubieran sido equipadas con espoletas de contacto:

En total el GRAF SPEE recibió 17 impactos directos de los cañones de 6 pulgadas que en gran parte no causaron daños de importancia. En general los ingleses usaban granadas con espoletas retardadas o granadas perforadoras; quizás ésto se deba a que ellos pensaban que con esas granadas podían penetrar en nuestra coraza pero tres de ellas rebotaron contra la coraza de nuestra torre y si ellas perforaron nuestra sobreestructura reforzada con planchas blindadas, cayeron al agua sin causar daños. Si en lugar de esta clase de granadas, los ingleses hubieran usado granadas a percusión, el GRAF SPEE hubiera ofrecido un espectáculo bien diferente después de los 17 impactos y nuestras pérdidas hubieran sido mayores.

La mención de 17 impactos directos de granadas de 6 pulgadas, en lugar de los 18 calculados por el Almirantazgo Británico, se debe al hecho de que una granada que se pensaba fuera de 6 pulgadas se probó que era de 8 pulgadas, cuando el Comandante Rasenack midió la abertura que había producido (impacto Nº 2 en el diagrama del Almirantazgo).

El Comandante Rasenack describe completamente los daños considerables causados por los dos impactos directos de 8 pulgadas. Para completar este comentario reproducimos lo que sobre el tema ya se mencionó en los pasajes que describen el desarrollo de la batalla:\*

Nuestros impactos Nos. 3 y 4 cayeron sobre el crucero pesado; pero también su destreza en disparar es asombrosa, como también la rapidez con la cual los cañonazos se siguen uno al otro. Una granada de 8 pulgadas pasa a través de la coraza de uno de

\* Ver Parte III. La Batalla en la Mañana.



nuestros cañones antiaéreos de 10.5 cm. a estribor. Mata la mitad de la tripulación encargada de su funcionamiento, pasa a través de dos puentes y explota en la sala donde están las máquinas para la producción de agua fresca.

Acerca de las dos granadas de 8 pulgadas indicadas en el diagrama escribió:

Una granada pasa a través de la parte superior del puente sin explotar y sin causar daños, la otra pasa un metro arriba del puente blindado, pasando a través del cinturón blindado (de hierro de 140 milímetros de espesor) y a través de la mampara acorazada longitudinal de estribor y explota en medio del barco, entre otras dos mamparas.

...Si la granada hubiera caído un solo metro más abajo, en el costado del buque o si hubiera caído en ángulo en el puente, hubiera explotado en la sección Nº 4 de la sala de máquinas y las consecuencias hubieran sido mucho más serias. Algunos tripulantes murieron y algunos de los que removieron los escombros fueron llevados a Montevideo con quemaduras de gas.

Este blanco directo nos mostró que las granadas de 8 pulgadas de un crucero pesado son peligrosas. Solamente los continuos y rápidos blancos de nuestros cañones y la habilidad de nuestro Capitán, evitaron que el EXETER nos causara daños mayores.

En una carta al Compilador con fecha 11 de abril de 1959, el Comandante Rasenack escribió:

Quisiera que Ud. mencionara no solamente los leves efectos de las granadas de 15 cm. de los cruceros livianos, sino los sorprendentes efectos de las granadas de 8 pulgadas del EXETER, que perforaron la coraza del GRAF SPEE sin dificultad alguna; por lo tanto esto echa por tierra la creencia de que solamente un acorazado podría luchar con éxito contra el GRAF SPEE.

En fin, se registra el caso casi único de un proyectil de práctica de 6 pulgadas usado por el ACHILLES (según es confirmado por el Contralmirante Washbourne) y que el Comandante Rasenack declara que mató a dos hombres, cortó una cantidad de importantes cables y terminó en la cucheta de un Suboficial.



CANTIDAD DE PROYECTILES DE 11 y 5.9 PULGADAS  
LA MAYORIA CON ESPOLETA A ALTO POTENCIAL, USADOS POR EL GRAF SPEE.  
CONSIDERACIONES DEL COMANDANTE RASENACK SOBRE EL HECHO  
QUE SI HUBIERAN SIDO USADOS PROYECTILES PERFORANTES CONTRA EL EXETER,  
ESTE HUBIERA SIDO HUNDIDO.

Proyectiles utilizados por el GRAF SPEE: siendo el abastecimiento total de 200 de cada tipo:

200-28 cm.	proyectiles con espoletas a alto potencial .....	Quedaron	000
184-28 cm.	proyectiles con espoletas inferiores .....	"	16
30-28 cm.	proyectiles perforantes (contra los cruceros livianos porque las otras municiones se habían casi acabado)	"	170
<hr/>			
414-28 cm.	proyectiles	Total:	186

Blancos: 8 en el EXETER

2 en el AJAX

10 - 2.7 %

15 cm. y 10.5 cm.:

257-15 cm.	proyectiles con espoletas a alto potencial.
120-15 cm.	proyectiles con espoletas inferiores.
80-10.5 cm.	proyectiles antiaéreos con espoletas de tiempo contra los cruceros livianos a corta distancia.
<hr/>	
377-15 cm.	proyectiles.
80-10.5 cm.	proyectiles. Ningún blanco.

Como se puede ver el total de proyectiles de 11 pulgadas que quedaba a bordo del GRAF SPEE, cuando ancló en el puerto de Montevideo era de 186, es decir 31 para cada uno de sus 6 cañones de 11 pulgadas, suficientes solamente para una acción de 40 minutos; y este hecho fue un factor determinante para la decisión del Capitán Langsdorff de no tratar de escapar.

Más tarde el Comandante Rasenack me escribió con fecha 16 de agosto de 1959 lo que sigue:

"Nosotros, por otra parte, no dimos importancia al blindaje de los cruceros pesados británicos. Por lo tanto el Oficial de Artillería, Comandante Ascher, no utilizó los proyectiles perforantes contra el EXETER, lo cual fue una suerte para este último. Con ocho blancos directos, de haber sido proyectiles perforantes lo hubiéramos hecho volar".



Esto es completamente contrario al punto de vista del Capitán Bell. El Comandante Rasenack, aparentemente, no toma en cuenta la relativamente corta distancia y la trayectoria casi horizontal de estos proyectiles, en comparación con su caída casi vertical a gran distancia.

Finalmente, el Comandante Rasenack declara que, al conocer este error, la Marina Alemana entregó un libro a todos los oficiales de artillería, indicando los proyectiles que debían ser usados contra determinados barcos, según los distintos alcances. El primer efecto de esto fue que el SCHARNHORST en la batalla contra el GLORIOUS, cerca de las costas noruegas, utilizó exclusivamente proyectiles perforantes, y no los comunes con fusibles inferiores como hubieran hecho sin la experiencia del GRAF SPEE.

Habiendo transmitido este comentario del Comandante Rasenack al Comandante Kemp, éste último me contestó:

“Sin duda Rasenack está en lo justo cuando habla de la lección recibida por los alemanes acerca de esos proyectiles; pero creo que el desafortunado GRAF SPEE hubiera corrido la misma suerte a pesar de los proyectiles usados. El portaaviones GLORIOUS, escoltado solamente por dos cazas torpederos, fue vencido por los cruceros SCHARNHORST y GNEISENAU en las costas noruegas y fue hundido por los cañones de 11 pulgadas, contra los cuales su armamento liviano fue, por supuesto, inútil. También los dos cazas torpederos fueron hundidos, pero no sin que uno de ellos, el ACASTA, dañara seriamente al SCHARNHORST con un torpedo. La acción es relatada por el Capitán Roskill en su libro “La Batalla por Mar”, Vol. I, pág. 196”.

IV. *Artículos de la Convención de La Haya de 1907, Capítulo XII, citados en la parte VII. El tercer día. Decreto del Gobierno Argentino, ordenando de acuerdo con el artículo X de la Convención de la Haya de 1899, la internación de los oficiales y marineros del GRAF SPEE. Estos últimos tenían que ser internados en las provincias, pero los oficiales podían permanecer en Buenos Aires bajo palabra.*

#### ARTICULO 12

A falta de una disposición especial contraria en la legislación de un Poder neutral, barcos de guerra beligerantes no pueden permanecer en los puertos, en los canales de acceso o en las aguas territoriales de dicho Poder por más de veinticuatro horas, excepto en los casos previstos por la presente Convención.



## ARTICULO 14

Un barco de guerra beligerante no puede prolongar su estadía en un puerto neutral más allá del término permitido, excepto en caso de avería o de mal tiempo. Debe abandonar el puerto tan pronto como las causas de la demora hayan finalizado.

## ARTICULO 16

(Ultimo párrafo). Un barco de guerra beligerante no puede dejar un puerto neutral o un canal de acceso, menos de veinticuatro horas después de la partida de un buque que navegue bajo la bandera de su enemigo.

## ARTICULO 17

Los barcos de guerra beligerantes pueden llevar a cabo, en los puertos neutrales, reparaciones absolutamente necesarias para poder volver a la navegación; no pueden de ninguna manera agregar nada a su fuerza de combate. Las autoridades locales del Poder neutral decidirán cuáles reparaciones son necesarias y éstas deberán ser llevadas a cabo con la menor demora posible.

*Decreto del gobierno argentino que ordena de acuerdo con la Convención de La Haya de 1899, Artículo 10, el internamiento de los oficiales y hombres del GRAF SPEE: Estos últimos para ser internados en las provincias mientras que a los oficiales les era permitido permanecer en Buenos Aires bajo palabra.*

De un telegrama del Embajador de Su Majestad Británica, Sir Esmond Ovey, al Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, Vizconde Halifax, 19 de diciembre de 1939. URGENTE, conteniendo una traducción del decreto publicado en ese día.

Haciendo referencia al desembarque en el puerto de la Capital, del Capitán, Oficiales y tripulación del acorazado alemán GRAF SPEE, hundido voluntariamente en las aguas del Río de la Plata y considerando:

Que, según el Decreto concerniente a la neutralidad firmado por acuerdo común de los Ministros el 4 de setiembre de 1939, las disposiciones a aplicarse son en primer lugar aquellas previstas por la Convención de La Haya de 1899, que tiene valor de ley para la República;

Que la cuestión es reglamentada en particular por el Artículo 10 de la Convención firmada en La Haya en 1899, en cumplimiento de los acuerdos en Ginebra de 1864 sobre guerra naval, según los cuales los enfermos, heridos y náufragos de barcos de guerra beligerantes que hayan desembarcado en territorio neutral deben ser acogidos;



Que este criterio ya ha sido aplicado por el Gobierno Argentino durante la guerra de 1914, para decidir la internación de los oficiales y tripulación de la lancha cañonera EBEN y del crucero auxiliar TRAFALGAR.

El Presidente de la Nación Argentina decreta:

Artículo 1º — El Capitán y oficiales del acorazado alemán GRAF SPEE serán internados en la ciudad de Buenos Aires, sujetos a las medidas impuestas por las autoridades policiales, siéndoles exigido prometer, bajo palabra de honor, no ausentarse sin un especial permiso escrito de dicha autoridad.

Art. 2º — Los miembros de la tripulación serán internados en las provincias y territorios mediterráneos, sujetos a las medidas impuestas por las autoridades locales encargados de su vigilancia.

Art. 3º — El Ministro del Interior tomará las necesarias medidas para asegurarse de que miembros de la tripulación permanezcan dentro de los límites que serán fijados de acuerdo con el artículo precedente.

Art. 4º — Todos los gastos relacionados con las medidas de internación establecidas en el presente Decreto, serán adeudados por el Gobierno Alemán según lo establecido por el artículo 10 de la ya mencionada Convención.

(Copia por vía aérea a Montevideo).

Los Reglamentos Navales Alemanes prohíben a los Oficiales dar su palabra; por consiguiente, la tripulación del GRAF SPEE fue mantenida bajo vigilancia en el arsenal donde había sido alojada a su llegada; las tres primeras fugas ocurrieron en ese lugar. No hay duda que a causa de esto, tuvieron que ser trasladados a una estación naval en la isla Martín García, situada en la parte más alta del Río de la Plata; sin embargo desde allí otro grupo de 17 hombres logró escapar (ver el sumario de las fugas en la página correspondiente).

#### *V. 1963. La visita al Uruguay, del Almirante de la Flota, Lord Mountbatten de Burma.*

*La visita al Uruguay del Almirante de la Flota Lord Mountbatten de Burma. Su encuentro con algunos personajes del drama de diciembre de 1939 y su discurso comentando la batalla y sus consecuencias.*

Lord Mountbatten de Burma, como Jefe del Estado Mayor de la Defensa, visitó el Uruguay y examinó el escenario de la segunda parte de la batalla que tuviera lugar en el estuario del Río de la Plata, en la tarde del 13 de diciembre de 1939. Esta visita fue la conclusión de una exitosa gira de cuatro semanas por América



Latina, que se había iniciado en Méjico el 21 de febrero y culminaba en el Uruguay el 18 y 19 de marzo. Esta última etapa fue del mayor interés para Lord Mountbatten a causa de la batalla del Río de la Plata y sus consecuencias.

Hacia el final de un intenso y muy apropiado programa en Montevideo, organizado por el Embajador británico, Sir Norman Brain, Lord Mountbatten visitó la base aeronaval de Laguna del Sauce —cerca de Punta del Este— como huésped del Ministro de la Defensa, General Modesto Rebollo. Después de una breve exposición de los movimientos de los barcos, particularmente en esta parte de la acción, hecha sobre un mapa en excelente inglés por un oficial del Estado Mayor uruguayo, Comandante Walter Fernández Illa, Lord Mountbatten se trasladó en helicóptero a inspeccionar Punta del Este y la Isla de Lobos, que se encuentra a la desembocadura del Río de la Plata.\*

Siguió un almuerzo en el cual tomaron parte más de cien personas entre las cuales se encontraban el Ministro de la Defensa de 1939, General Alfredo Campos, quien ofreció al Lord una copia firmada de su libro sobre la batalla, y los dos oficiales de la Marina uruguaya que habían sido enviados a bordo del GRAF SPEE para inspeccionar los daños, el Vice Almirante José Rodríguez Varela y el ingeniero Capitán Fernando Fontana. Estaba presente además el Inspector General de la Marina, Vice Almirante Víctor Dodino, quien luego ofreció a Lord Mountbatten una caja hecha con una granada del GRAF SPEE. El General Rebollo en su discurso de bienvenida recordó que las relaciones amistosas entre Uruguay y Gran Bretaña y la Marina Británica databan desde los primeros tiempos de su existencia como nación, cuando en 1817 el héroe nacional, Artigas, firmó el primer tratado de la nación con un comodoro de la Marina Británica, para establecer relaciones comerciales.

A continuación, Lord Mountbatten pronunció su más importante discurso durante la visita. Empezó refiriéndose al vínculo histórico que une esa parte del Uruguay y su capital Maldonado a la Marina Británica, desde principios del siglo XIX cuando, como el General Rebollo había dicho, Artigas firmó un tratado con el Comodoro Bowles.\*\* Mas, ante todo, deseó felicitar como marino, a la Marina Uruguaya por “una magnífica hazaña” recientemente realizada: la del viaje alrededor del mundo de un pequeño yacht, el ALFEREZ CAMPORA, tripulado por tres de sus oficiales más jóvenes: Nader, Costa y Firpo. Se refirió con gratitud, a otras pruebas prácticas de la amistad uruguaya, en particular a la hospitalidad ofrecida a convalecientes de las Fuerzas Armadas Británicas durante la guerra y posteriormente a las tripulaciones de barcos de guerra británicos que visitaron este país.

\* La Laguna de Sauce es un gran lago con una salida al mar, que se encuentra a unas diez millas al noroeste de Punta del Este.

\*\* La relación completa de estas primeras relaciones entre Uruguay y la Marina Británica se encuentra en el libro “La Marina y América del Sur 1807-23” por el Profesor Gerald S. Graham, Profesor de Historia Imperial en la Universidad de Londres y Profesor R. A. Humphreys, Profesor de Historia Latino-Americana en la Universidad de Londres.



Volviendo a la batalla del Río de la Plata y a la entrada del GRAF SPEE en el puerto de Montevideo, dijo que, aunque los sentimientos democráticos del gobierno uruguayo y del pueblo en ese entonces eran bien conocidos, el gobierno había entendido que era su deber actuar estrictamente de acuerdo con las leyes internacionales y lo había hecho así con una competencia claramente demostrada por el Libro Azul uruguayo sobre el asunto. A continuación, empezó a comentar toda la batalla siguiendo el esquema de su Introducción a este libro y bosquejó los acontecimientos que llevaron a la acción y sus rasgos principales.

Como conclusión de su discurso elogió la previsión y el genio de Harwood como un comandante que tenía el tacto de Nelson. Además rindió homenaje al Capitán Langsdorff, “un valiente enemigo quien, según la opinión general, era un hombre de noble carácter; de intelecto excepcional, como también “un oficial y un caballero” en el más amplio sentido de la palabra. Sin duda pudo haber cometido algunos errores de juicio —todos los cometemos— pero tuvo el valor moral de creer que tenía que salvar las vidas de los mil hombres de su tripulación cuando una decisión de “muerte o gloria” podía ser esperada de él; y el valor físico de enfrentar su propia muerte que él creía necesaria para salvar sus vidas con honor”. Terminó diciendo que Langsdorff había tenido una sola desgracia, la de haber sido guiado por el Hado, con su barco, al puerto de la capital de una nación verdaderamente democrática, cuyo lema era “Con Libertad Ni Ofendo Ni Temo”.

*VI. Fuentes: documentos, libros, revistas, diarios, etc., de los cuales se han extraído pasajes reproducidos en esta antología.*

*El Compilador desea expresar su agradecimiento por el permiso que le fue concedido de reproducir los pasajes de estos libros, artículos, etc., sin pagar derechos de autor, en la mayoría de los casos, considerando que toda la ganancia producida por el libro (original en inglés) está destinada al Fondo para Marineros del Rey Jorge.*

#### DOCUMENTOS

“Mensaje del Contralmirante Harwood, K. C. B., O. B. E. a los Jefes del Almirantazgo: 30 de diciembre de 1939”. Publicado en el Suplemento del London Gazette del martes 17 de junio de 1947.

“GRAF SPEE 1939: La Historia Alemana”, publicado por el Almirantazgo para difusión limitada.

“La Batalla del Río de la Plata” un relato de los acontecimientos antes, durante y después de la Acción, publicado por el Almirantazgo en 1940.

“El Libro Azul Uruguayo” traducción inglesa publicada por Hutchinson, Londres y Melbourne, 1940.



## LIBROS DE LOS CUALES HAN SIDO REPRODUCIDOS EXTRACTOS

"La Marina y América del Sur, 1807-1823", editado por el Profesor Gerald S. Grahm y el Profesor R. Humphreys, publicado por la Sociedad de Historiales Navales, 1962.

"La Crisis Mundial, 1911-1918" por Su Excelencia Winston S. Churchill, C. H., M. P., Edición Abreviada y Revisada 1932, Cassell (Thornton Butterworth).

"Coronel y las Falklands" por John Irving, A. M. Philpot, 1927.

"Coronel y Después" por el Comandante Lloyd Hirst, R. N. Peter Davies, 1934.

"Coronel y Falklands" por Barrie Pitt. Cassell, Londres, 1960.

"Comando de los Mares Lejanos" por Keith Middlemas, Hutchinson, 1961.

"Comando Solitario: La Epica Historia del EMBDEN" por A. A. Hoehling, Cassell, 1947.

"Fui un Prisionero del GRAF SPEE" por el Capitán Patrick Dove, Cherry Tree Books, marzo 1940.

"La Batalla del Río de la Plata" por Su Excelencia Lord Strabolgi, R. N. Estado Mayor de Guerra del Almirantazgo, Hodder y Stoughton, 1940.

"La Batalla del Plata" por el Comandante A. B. Campbell, Herbert Jenkins, 1940.

"Blue Star Line: Una Foja de Servicios, 1939-1945" por Taffrail (Capitán Taprell Dorling, D. S. O., F. R. Hist. S., R. N.), publicado por el Blue Star Line en 1948 para difusión privada.

"La Segunda Guerra Mundial. Tomo primero" por Su Excelencia Winston S. Churchill, C. H., M. P., Cassell, 1948.

"Un Episodio de la Segunda Guerra Mundial en Aguas Territoriales de la República Oriental del Uruguay" por el General de División Arq. Alfredo R. Campos (Ministro Uruguayo de Defensa Nacional en 1939), Biblioteca General Artigas, Vol. 5, febrero de 1952.

"La Guerra Marítima" Tomo I por el Capitán S. W. Roskill, D. S. C., R. N., R. M., Stationery Office, 1954.

"Winston Spencer Churchill, Servidor de la Corona y del Commonwealth: un tributo en su octogésimo cumpleaños" editado por Sir James Marchant, Cassell 1954.

"La Batalla del Río de la Plata" por Dudley Pope, con una Introducción por el Almirante Sir Edward Parry, K. C. B., y Prefacio por el Almirante Sir Charles Woodhouse K. C. B., William Kimber, Londres 1956.



"Graf Spee" por Michael Powell, productor de la película Rank "La Batalla del Río de la Plata". Hodder y Stoughton, noviembre 1956 (ver su adaptación francesa en *libros consultados*).

"Hitler y sus Almirantes" por Anthony Martienssen, Secker and Warburg, 1948.

"Canaris" por Karl Heins Abshagen. Hutchinson 1957.

"Panzerschiff Admiral Graff Spee" por el comandante F. W. Rasenack. Koehlers Verlagsgesellschaft, Jugenheim, Alemania, 1957 (ver su edición española en *Libros Consultados*).

"Lucha por el Mar" por el Almirante Raeder, William Kimber, 1959.

"La Segunda Guerra Mundial" por Su Excelencia Winston S. Churchill, C. H., M. P. Edición Condensada en un volumen, Cassell, 1959.

"Acción, este día" por el Almirante de la Flota Sir Philip Vian, G. C. B., K. B. E., D. S. O.; Frederick Muller, 1960.

"Argentina" por George Pendle, Oxford University Press, 1961.

"Panorama de la Patagonia" por Tom P. Jones, O. B. E., The Outspoken Press, 1961.

"Coronel y las Falklands" por Geoffrey Bennett, Batsford, 1962.

"Einsatz der Schweren Kriegsmarineeinheiten Im Ozeanischen Zufuhrkrieg" por Gerhard Bidlingmaier, Kurt Vowincker, Verlag, Neckargemünd, 1963.

#### CRITICAS, PERIODICOS Y REVISTAS DE LOS CUALES HAN SIDO REPRODUCIDOS EXTRACTOS

"Kieler Keneste Nachrichten", 1º de julio de 1934.

"Blackwood's Magazine" enero 1935.

"The Listener" publicado por el British Broadcasting Corporation, 15 de diciembre de 1954.

"Rivista Marittima" el diario oficial de la Marina Italiana, febrero 1958. Una crítica del libro de Dudley Pope por el Almirante Angelo Iachino, Comandante en Jefe de la Marina Italiana en la Segunda Guerra Mundial e Historiador de la Guerra Naval.

"Life" la revista americana (distintas fechas).



"El Mundo Uruguayo" semanario ilustrado publicado en Montevideo.

"Leinen Los" revista de la Asociación Naval Alemana, abril 1960.

"Der Spiegel" revista alemana de junio 1960.

"Bunde Illustrierte" marzo y abril 1963.

#### DIARIOS DE LOS CUALES HAN SIDO REPRODUCIDOS EXTRACTOS

"The Times" 19 de diciembre de 1939 (y otras fechas).

"The Daily Telegraph" 29 de octubre de 1956 (un artículo por su crítico cinematográfico Campbell Dixon) y 21 de julio de 1961.

"The Sunday Telegraph" 29 de julio de 1962.

"The Evening Standard" 29 de octubre de 1956 (un artículo por el cuerpo de noticias nocturnas).

"The Star" 18 de octubre de 1956 (un artículo por Malcolm Scrimgeour).

"Bexhill-on-Sea Observer" 19 de enero de 1963.

"Le Figaro" París, 30-31 de marzo de 1957.

"Prensa del Uruguay en general" (18 de diciembre de 1939 y 18 de diciembre de 1949).

"Freie Presse" Buenos Aires, 7 de agosto de 1955 (un artículo por el Comandante Rasenack).

"Lübecker Nachrichten" 31 de marzo de 1957 (un artículo por el Capitán Jürgen Wattenberg).

"Flensburger Tageblatt" 24 de julio de 1961.

"The Dominion" Wellington, 11 de enero de 1957.

#### PROGRAMAS

Programa del Almuerzo de la Sociedad Amigos del Uruguay del 18 de julio de 1949, en el curso del cual la campana del AJAX fue entregada al Encargado de Negocios de Uruguay para ser presentada a la ciudad de Montevideo.

Programa oficial de la Organización Rank para el estreno de la Película "La Batalla del Río de la Plata" en el Royal Command Performance, 28 de octubre de 1956.



## POEMA

"Canto al Hombre Inglés" por Fernán Silva Valdés, uno de los más importantes poetas uruguayos, traducido por Walter Owen (1884-1925).

## LIBROS Y REVISTAS CONSULTADOS

"Admiral Spee's Last Voyage: Coronel and the Falklands" por Hans Pochhammer, Fregattenkapitän, traducido por H. N. Steaning, Jarrolds, 1934.

"The Battle of the Falkland Islands" por el Capitán H. E. M. Spencer - Cooper M. V. O., R. N. (Retd.).

"Nazis en el Uruguay" por Hugo Fernández Artucio, Talleres Gráficos Sur, Montevideo, 1940.

"The Battle of the River Plate" por Gordon Landsborough, Panther Book, setiembre 1956.

"The Battleship Scheer" por el Almirante Theodore Krancke y H. J. Brennecke William Kimber, Londres 1956.

"Fight it Out" por el Capitán Oliver Gordon, C. B. M. V. O., R. N., William Kimber, Londres, 1957.

"La Bataille du Rio de la Plata" adaptación francesa del libro "Graf Spee" de Michael Powell, Presses de la Cité, París, 1957.

"La Batalla del Río de la Plata" por el Comandante F. W. Rasenack (traducción española del libro "Panzer-schiff Admiral Graf Spee") ediciones Guré, Buenos Aires, 1957.

"Paris Match" Nº 425, 1 de junio 1957, incluyendo un artículo titulado "Ainsi Finit le Graf Spee Navire Corsaire" por Marc Heimer.

"Historia" Revista Histórica Francesa, Nº 131, octubre 1957 incluyendo un artículo titulado "La fin du Graf Spee" por el crítico naval Cajus Bekker, autor de "Kriegsmarine Lutte et Meurt".

"United States Naval Institute Proceedings", julio 1960.



## ULTIMOS EPILOGOS

TESTIMONIOS RECOGIDOS POR EL COMPILADOR, CON MOTIVO DEL  
XXVto. ANIVERSARIO DE LA BATALLA

### A) En Buenos Aires

- 1) *Capitán de Fragata EDUARDO A. AUMANN: Informe elevado al Directorio de la Escuela Naval de Guerra, con fecha 29 de diciembre de 1939, dando cuenta de una larga conversación con el Capitán Langsdorff, el día anterior a su muerte.*

Este documento fue puesto en conocimiento del Compilador —en ocasión de su concurrencia a Buenos Aires, el 20 de diciembre de 1964, a la conmemoración de la muerte del Capitán Langsdorff— por el Comandante F. W. RASENACK, Oficial Técnico de Artillería del GRAF SPEE y Presidente de la “Asociación de Camaradería del GRAF SPEE en BUENOS AIRES”.

“Pocas horas antes de su muerte, en su alojamiento del Taller de Marina de la Dársena Norte, hablé con el Capitán de Navío Hans Langsdorff, Comandante del ADMIRAL GRAF VON SPEE”.

Me dijo que su misión consistía exclusivamente en hacer la guerra al comercio y que era su propósito atacar al tráfico del Río de la Plata y que, con ese fin, pretendía destruir, por lo menos, dos buques mercantes enemigos sabiendo que correría el riesgo de hallarse con un crucero inglés, pero que semejante enemigo no le preocupaba mayormente pues abrigaba la certeza de poder dar cuenta de él sin mayor dificultad.

Pero al amanecer del 13 de diciembre tuvo la ingrata sorpresa de tener que habérselas con tres buques enemigos simultáneamente, de los cuales uno fue individualizado de inmediato como del tipo EXETER, mientras los otros dos le parecieron ser destructores, hasta que, transcurrido cierto tiempo, fueron reconocidos como cruceros; eran el AJAX y el ACHILLES. De primera intención resolvió atacar el enemigo más potente, que lo era el EXETER; fue así que minutos después de las 0600 horas abrió el fuego a unos 22.000 mts. aproximadamente mientras los dos cruceros ligeros que, inicialmente, venían en formación con el EXETER maniobraban hábil-



mente de manera de situarse en posición favorable para atacarlo sin que él pudiera hacerles mayor daño con sus 4 cañones de 15 cms. frente a los 16 cañones de igual calibre del AJAX y ACHILLES.

El Capitán Langsdorff se expresó en términos de gran admiración por la forma decidida y valiente en que se empeñaron los dos cruceros ligeros, quienes, según dijo, atacaron como si fueran destructores haciendo frecuentes zigzag mientras ganaban distancia a alta velocidad hacia el GRAF SPEE.

Se comprende, me dijo el Capitán Langsdorff, que las condiciones se volvían tales que esos buques, prácticamente, estaban realizando un verdadero tiro al blanco a lo que hay que agregar que por el acortamiento de las distancias llegaría un momento en que el efecto de su fuego no me podía ser indiferente, a lo cual se agregaba la posibilidad de que pudieran emplear sus torpedos impunemente.

Bajo semejantes condiciones yo debía maniobrar con mi buque violentamente y, además, tomar bajo el fuego de mi artillería gruesa a alguno de los cruceros ligeros para mantenerlos a distancia; fue así que me vi precisado a realizar algunos cambios de blanco antes de poder sacarle cabal rendimiento a mi artillería. Siguió diciendo que el EXETER había hecho muy eficaz empleo de cortinas de humo con chimenea, logrando ocultarse por completo en dos oportunidades, mientras los cruceros ligeros atacaban con valiente decisión llegando a ponerse a unos 7800 mts. distancia que ellos siempre habían considerado muy difícil pudiera ser alcanzada por ese tipo de buque frente a un adversario como lo era el acorazado GRAF SPEE.

Según los dichos del Capitán Langsdorff el combate se interrumpió al cabo de una hora y cuarto de su iniciación, es decir, a eso de las 7.30 horas, cuando el EXETER se retiró del combate muy maltrecho oculto por una espesa columna de humo; el GRAF SPEE puso entonces proa al Oeste aprox. mientras los cruceros AJAX y ACHILLES mantenían el contacto, uno por cada banda, a considerable distancia.

Expresó el Capitán Langsdorff que hubo un momento en que las circunstancias le impusieron la obligación de adoptar una decisión de trascendencia y que consistía en la necesidad de elegir entre los puertos de *Río Grande do Sul*, *Montevideo*, o *Puerto Belgrano*, para entrar. Dijo que Río Grande lo descartó de inmediato por razones obvias y que se resolvió por Montevideo; pero que reconocía a "posteriori" que su decisión no fue la mejor que las circunstancias imponían, ya que el análisis retrospectivo que había hecho lo había llevado a la conclusión de que habría sido más acertado dirigirse a *Puerto Belgrano*. A este respecto me aclaró que necesitaba imperiosamente tomar puerto, pues su buque aunque tenía averías que eran ridículas desde el punto de vista del valor combativo, afectaban, sin embargo, *sus condiciones de navegabilidad*, a lo cual se agregaba el hecho de que necesitaba embarcar víveres, ya que no podía tomar sobre sí la responsabilidad de dirigirse a alta mar conduciendo una tripulación de más de 1.000 hombres, *con sólo víveres para tres días a bordo*.



Tuve la impresión de que el Capitán Langsdorff adoptó su decisión de dirigirse a Montevideo, con cierta precipitación y bajo la presión de una idea fija que lo preocupaba y que era, a mi juicio, la de que debía evitar comprometerse con su buque en una acción en la que pudiera recibir averías que comprometieran su capacidad para continuar la guerra al comercio y el regreso a su Patria.

Por otra parte el Capitán Langsdorff pareció hallarse arrepentido de no haber proseguido a fondo la acción con el EXETER hasta su total destrucción y semejante sentimiento parece haber nacido en él tan pronto tuvo noción exacta de la verdadera situación que se le había creado en Montevideo; sin embargo puede haber influido en su espíritu el temor de quedarse sin munición.

Por otra parte parece ser que creía que el BARHAM, y tal vez, el RENOWN estaban en proximidades del teatro de la acción; esto último lo dedujo a raíz de las reflexiones que me hizo respecto a la extraña conducta que, según él, habrían observado los dos cruceros ingleses en el transcurso del día.

El combate parece que ha sido librado a menos de 300 millas de Montevideo y hacia el Este de dicho punto; el Capitán Langsdorff me dijo asimismo que él y el Segundo Comandante nunca habían navegado por el Atlántico Sud y que jamás había imaginado que el Puerto de Montevideo, en particular, y el Río de la Plata, en general, resultaran ser tan "tremenda ratonera".

Igualmente me dijo que tampoco había imaginado que en las proximidades de la Isla de Lobos pudieran surgir inconvenientes como los que tuvo que enfrentar; a este respecto estimo que ha querido referirse a las dificultades en el funcionamiento correcto de los motores, pues es sabido que las tomas del agua de circulación y refrigeración estaban en proximidades de la quilla; igualmente es posible que se hayan presentado vibraciones en el casco debidas al poco fondo.

No me fue posible obtener del Capitán Langsdorff una explicación satisfactoria respecto a los motivos que lo impulsaron a entrar al puerto de Montevideo y a ese respecto tengo la impresión de que lamentaba profundamente el error de su decisión, pues me repitió varias veces que debía haberse dirigido a *Puerto Belgrano*. Por otra parte denotaba un profundo resentimiento por lo que calificaba de una flagrante violación al Derecho Internacional cometido por el Gobierno del Uruguay al no permitirle poner a su buque en condiciones de navegabilidad.

De lo expuesto he llegado a la conclusión de que el Capitán Langsdorff ha debido adoptar la decisión de entrar a Montevideo en circunstancias en que, por razones difíciles de explicar, ha fallado en la claridad de su raciocinio en el fragor del combate y agobiado por el peso de las responsabilidades que tuvo que afrontar en circunstancias únicas e imprevistas.



Siguió diciendo el Capitán Langsdorff que, una vez en Montevideo y cuando le fue negado poner a su buque en condiciones de navegabilidad, lo que, según él, hubiera demorado de 8 a 10 días de trabajo, tenía que hacerse a la mar después de las 18.15 y antes de las 20.00 horas del Domingo 17, con su buque en condiciones precarias. Según él la orden del Gobierno Uruguayo lo colocaba ante el dilema de tener que elegir entre la internación o el combate con los buques enemigos que bloqueaban el Río de la Plata. La internación del buque en Montevideo era inaceptable por la falta de garantías que le ofrecía el Uruguay respecto a su futura neutralidad y ello hacía correr el riesgo de que si ese país entraba en la guerra, el buque cayera en manos de los ingleses; dijo que a Buenos Aires no podía venir porque los motores no iban a resistir la navegación por el lecho barroso del canal de acceso.

En cuanto a la otra solución que se le presentaba, o sea la de afrontar el combate, dijo que la hubiera aceptado gustoso pero que se vio obligado a descartarla por la sencilla razón de que la limitación precisa de la hora de salida del puerto entre las 18.15 y las 20.00 horas hacía absolutamente seguro que tuviera que aceptar el combate en una zona del Río de la Plata en que la poca profundidad del lecho no le garantizaba que, una vez consumida la munición que le quedaba y cuando resolviera hundir su nave, ésta desapareciera debajo de la superficie del agua.

En semejantes condiciones quedaba la posibilidad de que el enemigo se apoderase del casco, lo reflatase y lo llevase en triunfo a Inglaterra. Fue en base a esas razones que optó por la voladura del buque en la forma en que lo hizo y que es del dominio público, con lo que salvó la vida a más de 1.000 hombres y evitó que los ingleses pudieran adjudicarse una victoria que luego podrían explotar con fines políticos.

Por último, y para terminar, el Capitán Langsdorff me expresó que estaba convencido que el combate del 13 de diciembre sería, quizás la acción naval más importante de la presente guerra; que la experiencia que había recogido en su crucero lo había llevado a la convicción de que Alemania debía abandonar ese sistema de hacer la guerra dedicando en cambio, todo su esfuerzo a la guerra submarina y de bloqueo con minas, pues los riesgos a que se halla expuesto un buque como el ADMIRAL GRAF VON SPEE en la guerra al comercio son demasiado grandes, si se tiene presente que una avería cualquiera puede comprometer la existencia del buque que realiza la campaña, privado de toda base de apoyo y de reabastecimiento.

2) *MARINEROS DEL GRAF SPEE RADICADOS EN LA ARGENTINA: opiniones de tres de ellos en una entrevista publicada por el "Scotsman" en Edimburgo en diciembre de 1964, en una nota del Corresponsal Especial Bill Montalbano.*

La Batalla que, según la predicción de Sir Winston Churchill "habría de vivir durante mucho tiempo en el Canto y en la Historia", será recordada aquí, el lunes por los hombres que libraron el combate en el Río de la Plata, hace un cuarto de siglo.



.....

La tripulación del GRAF SPEE fue enviada a Buenos Aires, cruzando el Río de la Plata, para ser internada.

*Willy Domin*, electricista del acorazado dice: "los argentinos nos trataron muy bien. Fuimos enviados a la Isla de Martín García, situada lejos de la costa, e internados allí. A algunos de nosotros se nos permitió trabajar en la Argentina. Yo trabajé en una estancia".

*Rudolf Budact*, vigía del GRAF SPEE, quien vive todavía la emoción que le produjo la bienvenida que recibió la tripulación. Dice: "la única vez en que hubo una queja sobre nosotros, fue cuando la comunidad británica solicitó al Gobierno que se nos hiciera dejar de usar nuestros uniformes en la calle, lo que así hicimos". Budact no quiso escapar cuando varios trataron de hacerlo, para volver a Alemania a pelear. "Escapamos con vida una vez. No podía comprender por qué querría alguien, voluntariamente, arriesgarse otra vez a ser muerto. Yo no traté de escapar".

*Alfred Tetzner*, en cambio, trató de escapar en seis ocasiones. "Por tres veces —dice— traté de escapar a nado desde la isla, pero fui capturado por los botes de patrulla. Otra vez traté de huir escondido en un carguero español, pero fui aprehendido".

.....

Budact resume los sentimientos de los 500 alemanes que sobrevivieron a la Batalla del Río de la Plata, diciendo: "La Argentina ha sido buena para mí. Sudamérica ha sido buena para todos nosotros. Somos alemanes, pero los hijos de nuestros hijos crecerán como argentinos, chilenos o brasileños. Ese es el loco resultado de nuestra batalla con los cruceros británicos, que empezó en el otro lado del mundo".

- 3) "*GRAF SPEE*" por RUDOLF MULLER, Editor ENRIQUE SIGNORIS, *Convención 568, Haedo F. C. N. D. F. S. 1954. Relato abreviado sobre la personalidad del autor, joven marinero del GRAF SPEE, luego acriollado, quien en 1952-53 ya trabajaba como capataz en una estancia de las Sierras de Córdoba. Allí el editor lo encontró, y luego de muchas y largas entrevistas redactó el libro. Siguen algunos extractos respecto a su vida en Alemania y su radicación en Córdoba (R. A.)*

El libro fue escrito por un ex periodista, ahora Inspector de Telégrafos, como él mismo lo informa, quien relata cómo se encontró con Muller, unos diez años después del fin del GRAF SPEE. Rudolf Muller vivía en las Sierras de Córdoba y estaba completamente acriollado.



El libro, en su primera parte, está escrito en lenguaje coloquial, en uso en la Argentina, pero continúa luego en español correcto. El editor ha intercalado en su narración, dos historias de amor: la primera cuando Muller era joven, en Kiel, y a la cual puso fin su salida en el GRAF SPEE; la segunda en la Argentina, cuando ya se hallaba trabajando como capataz. Sin embargo el padre de la joven desaprobó estos amores, porque Muller era extranjero y pagano (con lo cual quería decir "protestante"), aunque al fin modificó su actitud, accediendo al último deseo de un viejo amigo que había tomado cariño a Muller como si fuera su hijo, y quien deseaba su felicidad, especialmente teniendo en cuenta que estaba dispuesto a convertirse al catolicismo.

Signoris se sintió tan intrigado al encontrar este gringo argentinizado, sobre todo cuando se enteró de que había sido un marinero del GRAF SPEE y seis meses más tarde volvió para hablar largo y tendido con él y para obtener sus reminiscencias al respecto. Averiguó que una de las razones por las cuales este joven se había adaptado tan felizmente, era la de que se trataba de un huérfano, que no tenía lazos en Alemania (si se exceptúa el recuerdo de su primer amorío en Kiel). En su nueva vida encontró amigos y sobre todo paz, en comparación con Europa, destruida por la guerra. Signoris, como argentino patriota, no pierde oportunidad de exaltar, en todo el libro, los méritos de su patria. El oficio de Muller era el de carpintero, en Frankfurt, lo que le sirvió para conseguir trabajo en Kiel, donde trabó amistad con un joven que recién se había alistado en el GRAF SPEE y a quien pudo seguir.

Hay muchas referencias al Capitán Langsdorff y vale la pena citar la primera:

*"... no era un hombre vulgar. Sus claros ojos eran vivaces e inteligentes y ejercían un extraño poder hipnótico. Una profunda arruga en la frente espaciosa acusaba sus preocupaciones o acaso daba la dimensión de su responsabilidad como conductor de esa fortaleza flotante, en la que se cifraban las más grandes esperanzas de la ingeniería naval alemana. El mentón prominente reflejaba su voluntad. Todos sus atributos eran los de un hombre nacido para el mando y creado en la férrea disciplina de nuestra armada, con plena conciencia de su misión".*

Muller habla de él como de un hombre compasivo, como de un camarada y un amigo de sus hombres, que trataba de ablandar los rigores de la disciplina, sin perder el respeto casi religioso con que la tripulación lo miraba. No obstante, en muchas ocasiones evocaba el nombre del Fuhrer y, según el escritor, utilizaba a veces el saludo nazi y el "Heil Hitler".

El recuento de los hundimientos de buques británicos está hecho más o menos correctamente. Relata cómo en el del CLEMENT los animara a todos y como fue celebrado con generosas porciones de cerveza y con una taza de chocolate en vez de café aguado. Sus prisioneros eran tratados como príncipes.



En conversaciones a bordo, cuando se calculaban las chances de que Inglaterra y Francia obtuvieran ayuda de los Estados Unidos, se recordaba el dicho de que “un alemán vale diez otros” y además que “el Fuhrer no puede equivocarse: esta es la hora de la raza germana, llamada a conducir al mundo”.

NOTA DEL EDITOR. — De un libro sobre el GRAF SPEE publicado en la Argentina, en 1964, en un suburbio de Buenos Aires, Haedo F. C. N. D. F. S. (Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento, anteriormente conocido como Ferrocarril Oeste).

El libro, evidentemente publicado por el editor argentino fue obsequiado a Sir Eugen (por el Capitán Rossi, Práctico del Puerto, cuya reminiscencia aparece en Testimonios Nº 10), mientras aquel se encontraba en Montevideo, en diciembre de 1964 y enero de 1965, con motivo de la conmemoración del 25 Aniversario de la Batalla del Río de la Plata.

## B) En Montevideo

- 1) *Dr. CESAR CHARLONE, entonces Vicepresidente de la República, carta personal al Compilador y parte de una entrevista concedida a “La Mañana” el 13 de diciembre de 1964.*

Correspondo complacido a su gentil invitación para que exprese mis recuerdos personales acerca del episodio del GRAF SPEE y la conducta que en dicha emergencia histórica observó el gobierno uruguayo.

Como Ud. recordará yo ocupaba a la sazón los cargos de Vicepresidente de la República y Ministro de Hacienda. El sufragio popular me había acordado la primera de dichas funciones en los comicios del 28 de febrero de 1938, cuando tuve el honor de integrar la fórmula presidencial que encabezaba el General Arquitecto Don Alfredo Baldomir. Posteriormente, al iniciarse el 19 de junio siguiente el nuevo período gubernativo fui designado Ministro Secretario de Estado en la cartera de Hacienda.

En la noche del 13 de diciembre de 1939 la central telefónica de la Presidencia de la República me enteró que a la hora 22 el GRAF SPEE se había refugiado en el puerto de Montevideo. Momentos después se me comunicaban los primeros informes sobre el combate que el acorazado alemán había mantenido a lo largo de ese día con las unidades británicas EXETER, AJAX y ACHILLES.

En horas de la mañana del día siguiente, el Gobierno de la República consideró la conducta que debía asumir en tan inesperadas circunstancias. En puridad de verdad, la conducta a observar en el caso ya había sido dispuesta por el decreto dictado el 5 de setiembre de 1939, cuando los gobiernos de Polonia, Gran Bretaña y Francia comunicaran al nuestro su estado de guerra con Alemania. El decreto de



la referencia declaró la neutralidad de la República y dispuso que, para la observancia de la misma, se aplicaran las prescripciones contenidas en las Convenciones de La Haya de 24 de julio de 1899 y 18 de octubre de 1907, recordando que “ellas consagran las normas más recibidas sobre la materia de acuerdo con los principios del Derecho Internacional Público”.

A esas normas ajustó sus actos el gobierno uruguayo. Las medidas dispuestas por el Presidente Baldomir de acuerdo con los Ministros de Relaciones Exteriores Dr. Alberto Guani y Defensa Nacional General Arquitecto Don Alfredo R. Campos contaron con el apoyo unánime del Consejo de Ministros, que se reunió especialmente al efecto. De acuerdo con el dictamen realizado por técnicos de autoridad indiscutida acerca del plazo necesario para que el GRAF SPEE realizara las reparaciones conceptuadas imprescindibles para la seguridad de su navegación, se notificó al comando de la nave que debía abandonar el puerto de Montevideo al vencer las 72 horas que se le acordaran con la expresa finalidad.

En el caso del GRAF SPEE, Uruguay confirmó su vocación por el Derecho Internacional. No exagero los términos si afirmo ahora lo que fue nuestro sincero sentimiento en aquellas difíciles circunstancias. En el libre ejercicio de su soberanía Uruguay jugó su destino por fidelidad a las normas del Derecho. En la conducta de su Gobierno no influyeron las representaciones de los Estados en conflicto, ni tampoco las especulaciones sobre la suerte que pudiera correr nuestro país en un futuro entonces por demás incierto, cuando, con la derrota del GRAF SPEE en la batalla de Punta del Este, coincidía el dominio de la Europa Continental por los ejércitos y la aviación nazis. Puedo agregar —y Ud. mi querido Sir Eugen fue testigo de ello durante su inolvidable gestión diplomática— que el espíritu del pueblo uruguayo tampoco desfalleció cuando, meses después, Inglaterra en “su hora más gloriosa” como dijera Churchill, su genial conductor, debió proseguir la histórica lucha con sus solas fuerzas, en defensa de la libertad de los pueblos y la dignidad de los seres humanos”.

*César Charlone*

NOTA: Pareció oportuno al Compilador, completar la carta transcrita, con las frases siguientes de la entrevista concedida por el Dr. Charlone a “LA MAÑANA” y que apareció en su número del 13 de diciembre, con el encabezamiento que sigue:

## FIRME ACTITUD DEL URUGUAY EN EL EPISODIO DEL GRAF SPEE

“Las actuaciones del Gobierno uruguayo en aquellos días dramáticos de diciembre de 1939, no sólo fueron ajustadas a las normas del derecho internacional, sino que demostraron una valentía verdaderamente arriesgada\* dada la evolución del conflicto bélico, en esos momentos.



Ante el peligro pasado sentí la responsabilidad ineludible de un cargo, cuyo primer mandato es, a mi modo de ver, la defensa de nuestro patrimonio —objeto primordial de un Ministerio que así se define— obligándome por lo tanto, a presentar por dos veces aquel proyecto de capacitación militar de la ciudadanía, que también, por dos veces, fuera “a priori” rechazado por ella. Ante su respetable decisión, nuestra conciencia quedó tranquila, aunque el espíritu permanezca inquieto.

Y vuelve a la memoria el pensamiento de Rodó como lapidaria sentencia:

*“Vergüenza es que un pueblo se habitúe a que se le llame “débil” y a llamarse “débil” a sí mismo. No hay pueblo débil, sino el que se rebaja voluntariamente a serlo; porque la fortaleza de los pueblos se mide, no por su capacidad para la agresión, sino por su capacidad para la defensa, y cada pueblo encuentra infaliblemente en la medida de sus recursos materiales, los medios proporcionados para su defensa, cuando él pone de suyo el elemento fundamental de su energía y de su previsión”.*

Alfredo R. Campos

3) *GENERAL OSCAR D. GESTIDO, Jefe de la Fuerza Aérea en 1939 y actual integrante del Consejo Nacional de Gobierno.*

Se me solicitan unas líneas con respecto a la intervención que me cupo durante los acontecimientos que siguieron a la Batalla de Punta del Este, desde el cargo que desempeñaba, de Director General de Aeronáutica Militar. Ese cargo significaba, para mayor claridad, la Jefatura de la Aviación Militar, con dependencia en ese entonces, de la Inspección General del Ejército en su utilización como Arma, y del Ministerio de Defensa Nacional, en lo Administrativo.

La Aviación Militar de ese entonces, es necesario decir que no muy poderosa, estaba, en relación con su material, en condiciones de ser utilizada al máximo.

Sus aviones de “Observación y Bombardeo Liviano”, los Potez XXV, estaban equipados con lanza-bombas para pesos variados, buenas miras de bombardeo para la época, por ser secretas las más modernas. Máxima autonomía para ese tipo, utilizado por Francia fuera de la Metrópoli y una velocidad aceptable.

Aún los aviones de instrucción, utilizados para escuela, habían sido adquiridos con un criterio de utilización muy eficiente.

Todos esos aviones escuelas, y creemos que debía ser una solución casi unánime en el mundo, fueron adquiridos con lanza-bombas de tipo livianos, de tal modo que los clásicos Tiger Moths, con su confiable e interminable motor Gipsy, estaban en condiciones de intervenir.

Con respecto a un enemigo poderoso, si no mataban, herían.



Si no herían, mordían o pellizcaban.

Pero siempre incomodarían.

El personal de la Aviación Militar estaba muy bien entrenado. Volaba con corrección, y conocía su material. Y que cumpliría la misión que la República le ordenara, lo ha demostrado, y lo demuestra siempre, el personal de la Aviación Uruguaya.

En esas condiciones materiales, personales, técnicas y anímicas, se produjo la Batalla de Punta del Este y la entrada del GRAF SPEE al Puerto de Montevideo. Fue necesario encarar su probable resistencia a acatar lo que las Autoridades de nuestro país decidieran, con referencia al conflicto planteado por su presencia en el Puerto.

En esos días decisivos, fui citado por el entonces Inspector General del Ejército, General Julio A. Roletti en su domicilio de Gabriel A. Pereyra, para consultarme sobre la situación, las posibilidades nuestras y las medidas a tomar.

Su pregunta final fue: ¿Qué se puede hacer?

La respuesta, normal y sin pretensiones, fue simple y clara:

“Podemos hacer todo lo que se puede hacer”.

Y el Inspector General dispuso:

“Prepárese y cuando reciba órdenes ejecútelas”.

La Aviación Militar está prácticamente pronta. Se dieron las órdenes para la misión, que no interesa hoy detallar, y todo estaba listo para entrar en acción.

Las circunstancias dispusieron que no hubiera necesidad de cumplir tal misión, por la voladura del GRAF SPEE fuera del Puerto de Montevideo.

Aunque no querramos aceptarlo, ya todo esto es historia.

Con héroes verdaderos en ambos bandos, y nosotros sólo testigos.

*General Oscar D. Gestido*

- 4) *SR. V. SAMPOGNARO, hijo de D. Virgilio Sampognaro, Ministro del Uruguay en Berlín en 1939 y actualmente Embajador del Uruguay en Moscú en una carta del 31 de marzo de 1965.*

A mediados de enero pasado tuve la satisfacción de volver a encontrar a Ud., Sir Eugen, en Punta del Este, luego de haber pasado más de treinta años sin verle... Hoy de regreso a Montevideo, no puedo dejar de cumplir con su pedido antes de emprender viaje hacia Moscú.



Empezaré por decirle que a fines de aquel año de 1939 en momentos en que el mundo y Berlín vivían conmovidos por la angustia que iba traduciéndose por una ansiedad moral y física, —con el éxodo de funcionarios, de viajeros y de refugiados, al decidir el Gobierno alemán hacer entrega de los pasaportes a los Embajadores de Gran Bretaña y de Francia—, se encontraba al frente de la Legación del Uruguay en Alemania mi padre Virgilio Sampognaro.

A mediados de diciembre de 1939 mi padre tuvo una entrevista en el Ministerio de Negocios Extranjeros, con el Secretario de Estado, el Barón von Weizaecker, que era un caballero de impecable corrección. En esa entrevista Weizaecker expresó a mi padre que se sorprendía de ser informado que el combate naval se había desarrollado en aguas jurisdiccionales uruguayas, y que aquélla era la primera noticia que recibía en este sentido, pues el Gobierno alemán entendía que la acción naval había tenido lugar lejos de la costa y fuera de las aguas territoriales de un Estado.

Weizaecker añadió que el Ministerio pediría de inmediato información técnica a la Marina alemana y que, por lo demás, daba por recibida la exposición que hacía el Ministro del Uruguay en nombre de su Gobierno.

A los pocos días tuvo mi padre una nueva entrevista con Weizaecker en la que éste le pidió transmitir a Montevideo el vivo agradecimiento del Gobierno alemán por las delicadas y conmovedoras atenciones acordadas por el Gobierno uruguayo a los heridos y a los muertos alemanes a consecuencia del combate de Punta del Este.

Mientras tanto, Goebbels en contradicción con estas manifestaciones de la Cancillería alemana, desde el Ministerio de Propaganda abría una campaña de prensa desencadenada en todos los diarios del Reich.

Fue sin duda en consecuencia de esto, que en una recepción donde se brindaba por el éxito de las armas del Tercer Reich, una señora conocida por tener mucha influencia sobre Hitler (porque financiaba uno de sus diarios) indicó un grupo de la Legación del Uruguay diciendo: "Pero no con ellos, son uruguayos, los de la Batalla del Río de la Plata", concepto del cual nosotros los uruguayos podemos estar más bien orgullosos por la actitud firme de nuestro Gobierno en aquel entonces.

Recuerdo también que muy poco antes de Navidad de aquel mismo año, Weizaecker volvió a tener una entrevista con mi padre para refirmar que el combate de Punta del Este se había desarrollado fuera de las tres millas marítimas y, por consiguiente, éste había tenido lugar fuera de las aguas territoriales uruguayas.

Mi padre que había sido durante más de 15 años alto Comisario de Límites, fundamentó su respuesta y señaló que no podía aplicarse allí, en el lugar del combate, el principio de la faja marítima por tratarse de un río, a lo que replicó Weizaecker que para el Gobierno alemán, en el Río de la Plata sostenía el principio de las tres millas, que por lo demás, era el criterio sostenido por la doctrina británica.

*V. Sampognaro, (hijo)*



*High Street*  
*Commercial 157.*  
**THE DRAMA OF GRAF SPEE**  
*Keene*  
*Commercial*  
*H.A.S. Schiller*  
**AND**  
*Myra Lane*  
*singer on the scene*  
*H.A.S. Exeter*  
**THE BATTLE OF THE PLATE**

A Documentary Reference 1914-1919  
 T. W. Rasmack, Commencement (ret.)  
 Committed by  
 Eugen Millington Drake  
 SIR EUGEN MILLINGTON DRAKE  
 E.C.M.G., M.A. (OXON.)  
 British Minister at Montevideo at the time of the Battle

**P**

L O N D O N : P E T E R D A V I E S



CANAL 5 SODRE - GACETA BRITANICA  
PROGRAMA ESPECIAL CON MOTIVO DEL 25º ANIVERSARIO DE LA BATALLA.



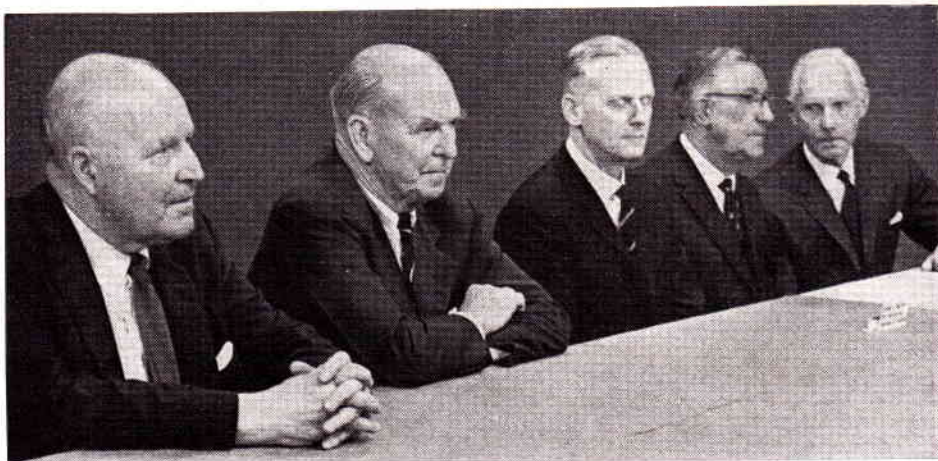
Abre el acto el Dr. Eugenio Petit Muñoz, Director del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad del Uruguay. A su lado el Gral. Alfredo R. Campos y Sir Eugen Millington-Drake.



En el mismo programa el intérprete de Canal 5 SODRE, Sr. Raúl Boero, ex-locutor del Servicio Latinoamericano de B.B.C., con (de izquierda a derecha): Capitán de Fragata Cirujano R. W. G. Lancashire; Capitán de Fragata, Ing. H. W. Head; Capitán de Navío D. M. L. Neame; Segundo de a bordo del Crucero Achilles en la batalla, el Capitán de Navío Fernando Fontana; el Dr. Eugenio Petit Muñoz y el Gral. Arq. Alfredo R. Campos.



CONFRONTACION AMISTOSA  
DE PARTICIPANTES BRITANICOS Y ALEMANES EN LA BATALLA.  
EN EL PROGRAMA ESPECIAL DE:  
CANAL 5 SODRE "GACETA BRITANICA" DE DICIEMBRE DE 1964.

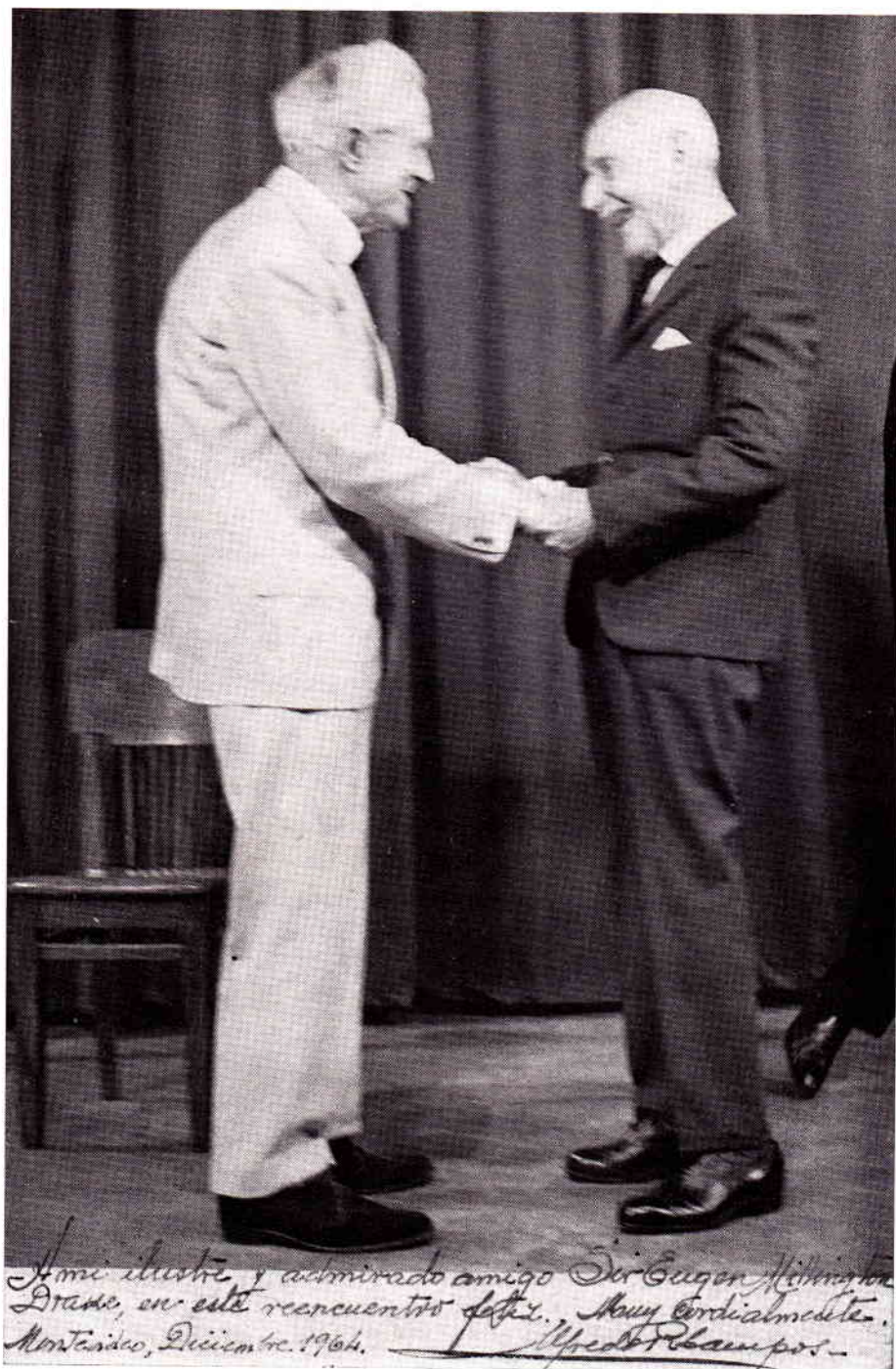


OFICIALES BRITANICOS (de izquierda a derecha): Capitán de Fragata H. D. Johnston, Jefe de la Sección Marítima del Consulado Británico en Montevideo; Capitán de Fragata Lloyd Hirst, ayudante del Agregado Naval en Montevideo y Buenos Aires y veterano de las batallas de Coronel y de las Malvinas; Capitán de Fragata Cirujano R. W. G. Lancashire del Exeter; Capitán de Fragata H. W. Head del Achilles y finalmente Capitán de Navío D. M. L. Neame, Segundo de a bordo del crucero Achilles en la batalla.

OFICIALES Y SUBOFICIALES ALEMANES (de izq. a der.): Comandante F. W. Rasenack, oficial técnico de artillería del ex-Acorazado Admiral Graf Spee; Teniente de Administración J. Drews; H. Vowe, Ayudante del oficial de Navegación; H. Grunow, Primer Maquinista, gravemente herido en la batalla y actualmente Jefe del Grupo del Graf Spee en Montevideo.

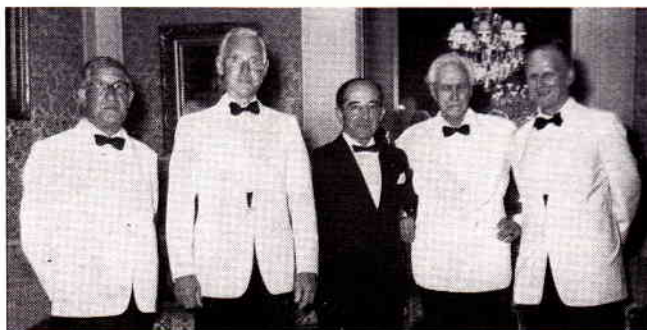






Reencuentro del autor con el  
Gral. Arq. Alfredo R. Campos ex Ministro de Defensa Nacional uruguayo.  
"Gaceta Británica" - Diciembre de 1964.





Grupo en la comida oficial ofrecida por el entonces Ministro de Relaciones Exteriores, actual Consejero Nacional de Gobierno del Uruguay Don Alejandro Zorrilla de San Martín, en honor de Sir Eugen Millington-Drake y de los tres oficiales británicos que habían participado en la batalla. (De izq. a der.) Cap. Head, Cap. Neame, el Canciller, Sir Eugen Millington-Drake y el Cirujano Comandante Lancashire.



Vista del Ajax en el puerto de Montevideo en su primera visita después de la batalla; fotografía dedicada por el Autor en el año 1940, al Dr. Julio Guani, hermano del entonces Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Alberto Guani.

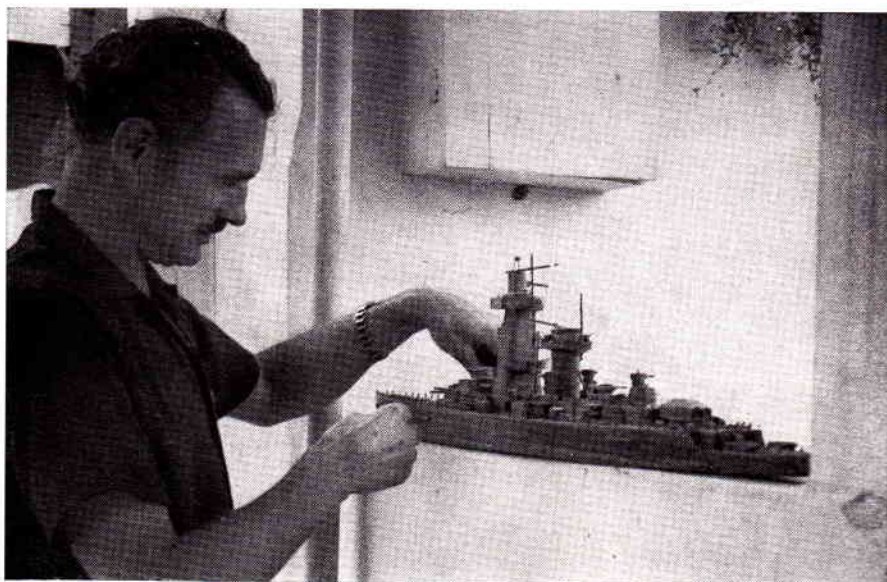
Entrevista por televisión Montecarlo a Sir Eugen Millington-Drake y Lady Effie Millington-Drake. Lady Effie es acompañada por la Sra. Albertina Colombres de Morelli. Asisten oficiales británicos que participaron en la batalla, Capitán Neame y Cirujano Comandante Lancashire, que observa el gesto de Sir Eugen explicando cómo al inclinarse el Capitán para sacar morfina de un cajón, escapó a un obús que en ese momento preciso pasó a la altura donde hubiera estado su pecho.







Con motivo del 25º Aniversario de la Batalla, dos niños de una familia vecina del Comandante Bell le ofrecen como homenaje un modelo del Exeter hecho por ellos.



Heins Heerlein, uno de los doce tripulantes del Graf Spee que se radicaron en el Uruguay con un modelo del Acorazado de Bolsillo construido por él.





Sesión de la Junta Departamental de Montevideo, 5 de enero de 1965. Está presidida por el Sr. Norberto Faraco, y se realiza en honor de Sir Eugen Millington-Drake, quien aparece al lado del Presidente. Durante dicha sesión hablaron representantes de todos los partidos, quienes luego aprobaron por aclamación una resolución para que se diera a una calle de Montevideo el nombre del homenajeado.

## SIR EUGEN Y LA CULTURA URUGUAYA

Descubrimiento de una placa en el Instituto Anglo-Uruguayo de Montevideo, dando el nombre de su fundador, Sir Eugen Millington-Drake, al teatro que se inaugurará allí. De izq. a der. Sr. S. Pullen; Vice Presidente de I.C.A.U.; Sra. Ilma Lewis, del diario "The Montevidean"; el Director del Instituto Sr. P. J. Seccombe; Lady Effie Millington-Drake; el Embajador de Gran Bretaña en el Uruguay, Sir Norman Brain; Sir Eugen Millington-Drake; la Sra. de MacLean; el Arq. C. Herrera Mac Lean y el Dr. José S. Arias, ex Presidente de I. C. A. U.







## SIR EUGEN Y LA CULTURA URUGUAYA

El Directorio del SODRE recibe a Sir Eugen. Aparecen en la foto la Sra. Presidente Doña Irene Ramírez de Aguirre Roselló y el Sr. Juan Ilaria.



Reencuentro de Sir Eugen con el eximio poeta uruguayo Fernán Silva Valdés, en el programa "Gaceta Británica", SODRE en diciembre de 1964.



En la Feria de Libros y Grabados cambiando opiniones con integrantes de la Comisión Organizadora.





Homenaje al autor del Comité Olímpico Uruguayo, mientras hace uso de la palabra su Presidente, el Senador de la República, Dr. Héctor Paysec Reyes. Asiste el Secretario Sr. R. Bove Ceriani.

## SIR EUGEN AGASAJADO POR ENTIDADES DEPORTIVAS URUGUAYAS



Recepción en honor de Sir Eugen Millington-Drake en la Asociación Uruguaya de Fútbol donde se le hizo entrega de un mate y bombilla de plata por parte del Presidente del Comité Ejecutivo, Sr. Américo Hill. Aparece a la izq. el edecán de Sir Eugen, Alf. de Nav. Juan José Fernández.



Acogida al visitante en el Montevideo Rowing Club y ofrecimiento de la estatuilla reproduciendo a "El gaucho viejo y el gaucho joven" de Belloni. El acto fue presidido por el Sr. Juan J. Fernández Castella quien se encuentra al lado del homenajeado. Entre los asistentes figuran antiguos socios del club, viejos amigos de Sir Eugen: el Sr. J. Gabarda (fallecido); el Sr. Arnaldo Abaracón, Director del Bco. Comercial; el Sr. H. Douglas, singlista que obtuvo el tercer lugar en la Olimpiada de Los Angeles en 1932 y compitió en Henley en Inglaterra en 1934 y el Sr. N. Inda, entrenador del club.



## SIR EUGEN AGASAJADO POR ENTIDADES DEPORTIVAS URUGUAYAS



En el Carrasco Lawn Tennis Club, cuyo estadio lleva el nombre de Sir Eugen Millington-Drake, el Secretario de la Asociación Uruguaya de Lawn Tennis, Dr. Francisco Filippini, hace entrega al autor de una placa recordatoria. Aparacen asimismo en la fotografía, el Intendente de la misma Institución Sr. Rodolfo Todd (fallecido), el Sr. Gilberto Tellechea, Presidente de la Asociación Uruguaya de Lawn Tennis y la Srta. Jill Quaife, Secretaria particular de Sir Eugen.



El Club Atlético Peñarol agasaja a Sir Eugen. El Delegado del Club, Sr. Ruben Mercuri, le entrega una insignia y una bandera. Asiste el senador Justino Carrere Sapriza.





Sir Eugen y Lady Effie Millington-Drake en una visita al comercio del Sr. Buzio, el conocido joyero que realizó una película del Graf Spee en Montevideo antes y después de la explosión, incluyendo las escenas del funeral de los alemanes caídos en combate y que prestó para ser proyectada en Montevideo y el Interior.

Canal 5 SODRE, Diciembre 1964.- Sir Eugen Millington-Drake recibido por la Srta. Sara Lussich encargada de la página cultural de "Gaceta Británica" y Secretaria del Instituto Cultural Anglo-Uruguayo y el productor del mismo programa Sr. Ricardo Filloy.





Welcome Mr. Drake!

¡VIVA  
la  
Libertad!



¡VIVA la DEMOCRACIA!

**PUEBLO de TACUAREMBO:**

El Comité de Homenaje a Gran Bretaña en la persona de su representante diplomático, Mr. E. MILLINGTON DRAKE, os invita a prestigiar los actos que en homenaje a la gran democracia inglesa ha organizado en ocasión de la visita a esta ciudad de su digno representante.

ASISTID a la estación del ferrocarril, el Viernes 15 corriente, a las 16 y 20, a testimoniar con vuestra presencia y con vuestro aplauso, la simpatía con que nuestra ciudad recibe al representante del heroico pueblo inglés!

OCURRIDO a la conferencia que ese mismo día, a las 21 h., se realizará en el Teatro Uruguay, a expresar vuestra adhesión a la causa de la libertad y el derecho, que con valor inigualado defienden Gran Bretaña y sus Aliados, guardianes de la civilización moderna!

En este acto harán uso de la palabra el Sr. Ministro de Gran Bretaña, el Capitán Cross (del ejército Británico), el profesor García Serrato, Mr. Mac-Cormack, el Sr. A. Lepro y los Drs. J. Menéndez y Roca Esteves.

Tacuarembó, Junio de 1941.

**El Comité de Homenaje**

Trib. Gral. El PROGRESO - Sucesos

## EN EL INTERIOR

TACUAREMBO 1940

PAYSANDU - SALTO 1965

Afiche preparado para la visita de Sir Eugen Millington-Drake a Tacuarembó en junio de 1940 uno de los peores días de la guerra. Después de esta visita siguió a Rivera donde también tuvo un recibimiento entusiasta con afiches, banderas, etc.

Visita de Sir Eugen Millington-Drake a Paysandú en enero de 1965. El visitante y su comitiva fueron recibidos en el despacho del director del diario "El Telégrafo", Sr. Fernando J. Baccaro. Entre los presentes se encuentra el Agregado Comercial Australiano, Cap. Harry Cross, quien había acompañado a Sir Eugen en su primera visita a Paysandú en el año 1935, donde recibió el apodo de "el gaucho Cruz".



Visita al Instituto Alemán de Salto. Hablando: el Presidente del Instituto Cultural Humbolt Haus, Sr. Martín Less, junto a Sir Eugen la Directora del ICAU de Salto Srta. Olga Zanotta, el Inspector de Enseñanza Secundaria Prof. Aquiles Guerra y el Presidente del Concejo Departamental Sr. Atilio S. Irrazábal





5) *CONTRALMIRANTE EDUARDO BERALDO, entonces Segundo a bordo del URUGUAY.*

SU RELATO TITULADO "EL COMBATE DEL RIO DE LA PLATA" APARECIO EN "ACCION" DEL DOMINGO 13 DE DICIEMBRE DE 1964 Y ES UN EXCELENTE RESUMEN DEL TEMA. COMO NO HABRIA OBJETO EN CITARLO EXTENSAMENTE, SOLO SE REPRODUCEN DOS PASAJES DE ESPECIAL INTERES.

En tres columnas, el relato del Contralmirante Eduardo Beraldo, lleva como títulos: "El Histórico Choque", "La persecución", "Solicitud del Comandante Langsdorff", "Viaje a la Muerte" y "El Tacoma, dramático fin".

Hay aquí un extracto sobre la persecución del GRAF SPEE por los cruceros AJAX y ACHILLES, observada desde el URUGUAY, siendo el Contralmirante en ese entonces, Segundo de a bordo:

"Navegando al Sur de Lobos alrededor de las 18.00 horas, se avistó hacia el Este una nube de humo. Minutos después apareció la silueta de un buque, que se reconoció como alemán de la clase Deutschland, navegando rumbo Oeste. Acortada la distancia, que lo hizo rápidamente, hizo señales con proyector, que no se pudieron contestar por fallas en el circuito de a bordo. Izó banderas del Código Internacional que, interpretadas, indicaban que el buque se dirigía a Montevideo. Reconocimiento implícito de soberanía por el Comando del buque.

El GRAF SPEE pasó entre Lobos y el ROU URUGUAY a una velocidad superior a los 20 nudos, por lo que no se pudo escoltar. A continuación aparecieron dos cruceros, reconocidos como el AJAX y el ACHILLES. Uno de ellos pasó entre Lobos y la costa; el otro por fuera de Lobos, ambos siguiendo al GRAF SPEE; acercándose a éste rápidamente el que recorría la costa. Pasada Pta. Negra, este crucero hizo una salva con su artillería principal, lanzó humo para ocultarse y viró 180°. El segundo crucero, repitió igual maniobra. A ambos respondió el GRAF SPEE con escaso fuego de su artillería principal, cubriéndose con nubes de humo. El humo, la noche y la distancia no permitieron distinguir los hechos posteriores. A las 23.00 horas fondeó en el antepuerto de Montevideo, el GRAF SPEE. Los cruceros ingleses, se dirigieron al Sur, donde fueron reforzados por el CUMBERLAND".

Según los diarios de a bordo del AJAX y del ACHILLES cuidadosamente estudiados por el Comandante Lloyd Hirst, Agregado Naval Ayudante en Buenos Aires y Montevideo en diciembre de 1939 y actualmente residente en Solís, es seguro que se trata de una equivocación, ya que el GRAF SPEE estaba en ese momento muy lejos mientras que el ACHILLES estaba muy a la vista del URUGUAY. (Véase el plan de la acción en el Río de la Plata).



El Contralmirante concluye su relato con las palabras siguientes:

“Para la Armada Inglesa, el hecho fue la culminación de la perseverancia, el valor y la tenacidad puestos al servicio del control de los mares”.

En un párrafo suplementario agrega sus recuerdos de las maniobras del carguero alemán TACOMA a bordo del cual un millar de hombres del GRAF SPEE habían salido del puerto para luego embarcarse en los dos remolcadores de la casa Delfino, bajo bandera argentina, como se ha relatado en el libro.

A continuación citamos lo que dice el Contralmirante:

El TACOMA. — Alrededor de la media noche del 17, se recibió orden de hacer entrar al TACOMA a puerto. Se le hicieron señales con proyector que fueron comprendidas, pero no acatadas. Se le ordenó fondear; lo hizo después que el Comandante del R.O.U. URUGUAY se le cruzó varias veces por la proa para obligarle a detenerse. A pesar de ello, seguía con sus máquinas funcionando y arrastrando el ancla.

“No consiguiendo el fin ordenado, se procedió a intimidar al TACOMA, aparentando el uso de las armas para afirmar la decisión de hacer fondear en el puerto. Se dice aparentando, porque la artillería no poseía munición. Con todo aparato, se mandó descubrir la artillería y a una distancia de 500 mts. se dirigieron los cañones al TACOMA. Terminó aquí el episodio. El TACOMA en horas de la madrugada fondeó, seguido por el R.O.U. URUGUAY”.

6) *Tres Oficiales del URUGUAY: CAPITAN DE CORBETA ING. MAGLIORINO BIANCHI y Alféreces LUIS DUVIGNEAU y VALDEMAR COSTA.*

### BATALLA NAVAL DE PUNTA DEL ESTE

El 13 de diciembre de 1939 nos encontrábamos en viaje de Instrucción y entrenamiento en nuestro fondeadero a sotavento de la Isla Corriti.

A las 18 hs. se escucha en el horizonte en dirección E., cañonazos; a las 18.12 horas se avista al acorazado alemán ADMIRAL GRAF SPEE (reconocido más tarde); a las 18.14 horas, observamos los fogonazos de las salvas y luego una cortina de humo lejana, por lo cual el Comandante Fuentes ordenó cambiar el rumbo hacia el E. a fin de poder prestar ayuda si ésta hubiera sido necesaria. También se observan los fogonazos de las salvas que tira el GRAF SPEE con la torre de proa y con las piezas de los extremos por babor sobre los cruceros ingleses.



Cuánto me regocijo, señor, al saber que aunque no tendremos el placer de contar con usted en nuestra mesa, su tiempo no será desperdiciado, porque usted estará donde, estoy seguro, toda la tripulación desearía estar: en nuestro HOME PORT, como siempre llamábamos a Montevideo.

13) *CAPITAN ALFREDO ROSSI, entonces Práctico del Puerto de Montevideo.*

Aquella tarde del 17 de diciembre de 1939, ¿qué montevidiano próximo a la costa, no dirigía sus ojos al sur, en la esperanza de captar algún episodio marítimo relacionado con la partida del acorazado alemán GRAF SPEE?

Tres pares de ojos, ávidos como el que más por ver mejor, se habían instalado en el atalaya más elevado de la ciudad: la torre del Palacio Salvo. Y estos tres pares de ojos pertenecían a tres personas amigas, celosas como pocas en el desempeño de sus particulares ocupaciones. Allí estaban congregados el capitán D. Alfredo Rossi, práctico del Río de la Plata; el "attaché" naval de la Embajada Norteamericana, Cap. Brereton y el representante en nuestro país de la importante agencia informativa Wireless Telegraph Ltda., Sr. Milks.

A poco de estar allí reunidos, se vio cómo el buque de guerra salía del antepuerto, en rumbo normal hacia el sur por el canal de entrada. Y como experimentado noticiero el Sr. Milks ante la seguridad de que habría de ocurrir algo particular, digno de ser conocido de inmediato por todo el mundo, le dejó al capitán Rossi el encargo de transmitirle por teléfono los pormenores de los acontecimientos que podrían ocurrir, mientras él se ocuparía en la correspondiente oficina telegráfica de realizar la recepción de sus palabras, para así transmitir las al exterior. A los pocos minutos quedó el teléfono de la torre en comunicación con el de la agencia telegráfica. Y a partir de aquel momento, las circunstancias convirtieron al capitán Rossi en relator mundial de las más sensacionales noticias de la guerra mundial que se desarrollaba.

Así fue cómo el mundo se enteró de la salida del GRAF SPEE del Puerto de Montevideo; y luego, punto por punto, de su navegación por el canal de entrada... Pero de repente habría de ocurrir algo inesperado: el GRAF SPEE sale del canal, rumbo al oeste, y pocos minutos después fondea sobre ese mismo rumbo. Todo esto, como en un film, era relatado por el capitán Rossi, teléfono en mano. El tono de su voz —habituada a las voces de mando que se dan en el puente— adquirió por momentos acentos de particular dramatismo. La maniobra que veía no podía ser sino el preámbulo de algo anormal, totalmente fuera de lo común. Y así fue nomás. Una gigantesca columna de humo negro, en vertiginosa ascensión seguida de un estruendo ensordecedor, llevó al improvisado locutor, ahora arrebatado por la emoción, a transmitir el episodio entremezclando en la descripción, interjecciones marineras de tanta fuerza y efecto en el sentido verbal, como debía ser la explosión que veía en el aspecto destructivo.



Debe pues quedar consignado —a favor de una mayor información histórica— cómo y en qué condiciones se realizó la descripción de la destrucción del GRAF SPEE.

Fue algo tan improvisado y sincero que hasta malas palabras se dijeron... en inglés.

Montevideo, 11 de enero de 1965.

- 14) SR. .... periodista de "Acción" autor anónimo de un artículo aparecido en la edición del 13 de diciembre de 1964, titulado "Un domingo que conmovió a Montevideo", cuadro verbal de la voladura del GRAF SPEE.

## UN DOMINGO QUE CONMOVIO A MONTEVIDEO URUGUAY, PROTAGONISTA INVOLUNTARIO DE UN TENSO ACTO DEL DRAMA DE LA GUERRA

Ocurrió hace un cuarto de siglo, pero seguramente no haya uno solo de los testigos presenciales, prácticamente toda la población de Montevideo, que a pesar del tiempo transcurrido no mantenga indeleble la imagen del acorazado alemán *ADMIRAL GRAF SPEE* envuelto en la vorágine de gigantescas llamaradas, recortado sobre un horizonte que adecuaba el rojo sangre de un violento crepúsculo de verano, como telón de fondo para un drama que culminaba, imponente ante la mirada asombrada de millares de rostros tensos a los cuales el destino convirtió de improviso en espectadores comprometidos de un pequeño fragmento de la guerra.

Fue al atardecer de un cálido domingo de verano de hace veinticinco años. Como de costumbre la población se había volcado en masa sobre la cadena de playas buscando paliar los rigores de un día particularmente caluroso, y estimulada también por la perspectiva insólita de un combate naval que sólo conocía a través de los noticiarios de guerra. La calma casi pueblerina de una ciudad donde hace veinticinco años, la vida transcurría sin grandes sobresaltos, se había alterado de pronto. Los montevideanos acostumbrados a "hacer la guerra" y planear estrategias desde las prolongadas reuniones de la mesa del café, se sintieron de pronto casi actores del drama. Y la verdad no se sintieron defraudados...

Desde la arena todavía caliente de las playas, desde la rambla en toda su extensión, desde las azoteas o ventanas, la población toda escuchó el estruendo de las primeras explosiones que anunciaba la determinación del Capitán Langsdorff, de volar el GRAF SPEE antes que entregarlo al enemigo y miró asombrada las llamas gigantescas que se elevaron casi simultáneamente, como queriendo prolongar el fin de un día para la historia.



- 15) *SRA. GLADYS SHAW, entonces esposa del DR. JOSE ANTONIO MORA OTERO, Secretario del Ministerio de Relaciones Exteriores en la época del GRAF SPEE.*

“Acerca de aquel particular acontecimiento, nada figura en el Libro Azul. Lo que recuerdo es, que cuando al Embajador alemán se le notificó que el GRAF SPEE tenía que partir al expirar las 72 horas acordadas, protestó diciendo que entonces sería domingo, el Ministerio de Relaciones Exteriores estaría cerrado y no se podría entregar nada allí. El Dr. Guani le dijo que el Dr. Mora estaría en su casa en Carrasco todo el día y todo lo que fuera oficial se le podía entregar. No recuerdo la hora exacta pero fue después de mediodía que un funcionario de la Embajada alemana llamó a su casa y le entregó una carta.

Al abrir el Dr. Mora, encontró que contenía la protesta del Capitán Langsdorff ante el Prefecto del Puerto, que no había sido aceptada. El Dr. Mora tampoco la aceptó y esa es la razón por la cual la carta de protesta eventualmente entregada a alguien está fechada el 18 de diciembre en el Libro Azul. Al mismo tiempo, y por medio del Dr. Mora, el oficial alemán en cuestión informó a las autoridades uruguayas que el barco partiría a las 18.15 horas. Esto es todo lo que puedo decirle”.

*Gladys M. Shaw*

- 16) *SRA. ILMA LEWIS, entonces residente en Montevideo; actualmente editora de THE MONTEVIDEAN.*

### MUERTE DE UN BARCO

“The Montevidean”, edición de Navidad de 1959.

(REPRODUCIMOS A CONTINUACION UNA CARTA ESCRITA POR LA EDITORA DE DICHO DIARIO, LA Sra. ILMA LEWIS, EN DICIEMBRE DE 1939, DESDE MONTEVIDEO, A UNA PERSONA EN INGLATERRA. LA Sra. LEWIS —CUYO TESOY Y GUAPEZA COMO PERIODISTA SON DE TODOS CONOCIDOS— INTRODUCE LA REIMPRESION DE ESTA CARTA, EN UN NUMERO DEL “THE MONTEVIDEAN” DE DICIEMBRE DE 1964, CON LAS PALABRAS QUE SIGUEN).

DURANTE LA TRASMISION POR TELEVISION EN CANAL 5 DEL S.O.D.R.E., EL DIRECTOR DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICAS, Dr. PETIT MUÑOZ, DIJO QUE ERA DE MUCHO INTERES PARA EL INVESTIGADOR CONOCER LAS IMPRESIONES DEL “HOMBRE DE LA CALLE” Y DEL CAMPO PARA TENER UN CUADRO COMPLETO DE LOS ACONTECIMIENTOS HISTORICOS QUE SE INVESTIGAN. LA SIGUIENTE CARTA FUE ESCRITA SOBRE LA BASE DE ANOTACIONES HECHAS EN EL MOMENTO. POSIBLEMENTE UNA PARTE DE LAS INFORMACIONES ERA ERRONEA, PERO REPRESENTABA LO QUE LA GENTE PENSABA.

(NOTA DE LA EDITORA).

Lunes 18 de diciembre de 1939.

Estimada Kathy:

...No he dejado la radio en ningún momento desde el miércoles por la noche, cuando oímos por primera vez que se estaba librando una batalla mar afuera de Punta del Este. Es éste un balneario a unas tres horas de auto desde Montevideo.



Hemos vivido cuatro días de emociones tan intensas que hoy parece del todo un "anticlimax"! Los diarios y la radio nos han mantenido en suspenso (up to fever pitch) y los fuegos de artificio de anoche eran como la coronación de todo.

La primera noticia que se tuvo el 13 era que el ACHILLES estaba combatiendo con un acorazado de bolsillo. Esto nos sacudió bastante ya que habíamos estado visitando el ACHILLES este último sábado y yo había estado conversando con algunos sub-oficiales en London Paris (que es como nuestro Harrods-cum-Selfridges) esa mañana. Parecía imposible que el acorazado de bolsillo no hundiera al ACHILLES y sentí mucha pena por aquellos pobres muchachos.

Entonces llegó por radio otra noticia, informando que había otras dos unidades combatiendo, y que el EXETER había sido hundido... Todavía no se conocía la verdad.

En el transcurso de toda la tarde recibimos noticias y rumores hasta que finalmente supimos que el acorazado alemán estaba siendo perseguido, a lo largo de la costa, hacia Montevideo.

...Después de un tiempo se supo que un barco sin luces ni piloto y sin la autorización correspondiente, estaba por entrar al Puerto. Seguramente el público que se había reunido a la espera en los muelles dejó de respirar por un momento, después se encendieron los reflectores del barco y la gente vio lo que todos creyeron que era el GRAF SCHEER. A breve distancia estaban anclados nuestros barcos, pero ninguno de ellos lo siguió.

...Mientras tanto las autoridades visitaron el barco alemán y encontraron que estaba en pésimas condiciones, con muchos muertos y heridos y sesenta y un prisioneros británicos. Un joven marino alemán fue bajado con los ojos vendados y lo llevaron en un taxi. Otros estaban recibiendo tratamiento a bordo.

...Durante todo el día, mañana, tarde y noche, la gente se quedó en los muelles mirando el barco, que por supuesto ahora era conocido como el GRAF SPEE. En una continua corriente, todo Montevideo visitó al gigante fugitivo. Los prisioneros habían sido encerrados en la bodega y fueron liberados solamente llegando a Montevideo. Los alemanes se sorprendieron muchísimo al enterarse de que esos hombres habían estado jugando a las cartas, durante las dieciseis horas de la batalla...!

(Se han hecho arreglos para enviarlos de vuelta a Inglaterra y se embarcan mañana en uno de los HIGHLANDS. El Comité Patriótico ayudó con los pasajes y les proporcionó todo lo necesario).

El JUEVES, la ciudad bullía por la excitación. Todas las pequeñas lanchas disponibles en la bahía estaban haciendo un gran negocio a pesar del mar movido y del viento, llevando personas a admirar la puntería de nuestros hombres, evidenciada por los daños sufridos por el acorazado alemán. No se creyó ninguna versión propalada por los alemanes respecto al GRAF SPEE, los sentimientos de todo Mon-



tevideo eran similares a los de Paddy "si, ya sé que somos neutrales, pero neutrales contra quién?" Todas las estaciones de radio difundían versiones de la batalla, acentuando el hecho de que "el formidable barco había sido vencido por sus más valientes enemigos", y la valentía y estrategia de los británicos. Efectivamente, recibimos tantas felicitaciones que era casi incómodo!

El destino del EXETER mucho nos había preocupado, porque, siendo de la escuadra del Atlántico Sur, había estado aquí varias veces en los últimos años y conocíamos a todos a bordo. Fue por eso muy grato oír que había podido llegar a Port Stanley, aunque a duras penas, por los muchos daños y pérdidas que le había infligido la batalla.

¿"Qué hará el Uruguay?" Esa era la pregunta que todos se hacían. ¿Insistiría el Gobierno en una estadía máxima de cuarenta y ocho horas (lo mismo que concedió a barcos británicos) o al contrario, permitiría más tiempo para reparaciones? Luego se supo que los obreros habían rehusado ayudar y que había sido necesario traer otros de Buenos Aires. (Bien hecho Uruguay!).

Otro barco alemán, el TACOMA, había llegado unos días antes para aprovisionarse y los abastecedores de buques (ship's chandlers) no quisieron hacer nada por este barco y así quedó en el puerto varios días, sin obtener combustible. Esta actitud pro-aliada tuvo muy pocas excepciones.

Nuestro Ministro avisó al Canciller uruguayo Dr. Guani, que según la ley internacional el GRAF SPEE no podría salir hasta veinticuatro horas después de la salida del DUNSTER GRANGE.

La ceremonia de sepultura de los muertos del GRAF SPEE fue impresionante. Los marineros británicos (de los barcos de carga en el puerto) no tuvieron permiso para bajar a tierra y asistir a esta ceremonia. Aunque ofrecimos el Cementerio Británico, fue preferido el Cementerio del Norte uruguayo...

Y así llegamos al Sábado 16 de diciembre. Estábamos muy ansiosos ¿se iría furtivamente el GRAF SPEE, esa noche? Rumores de toda clase corrían por la ciudad, y en particular que había varios buques de guerra esperando al GRAF SPEE en la desembocadura del Río de la Plata.

El GRAF SPEE probó sus máquinas que parecieron funcionar bien y dio una vuelta, pero no había posibilidad de que se alejara secretamente, porque los representantes de la prensa y de la radio estaban a la espera en el muelle, junto a millares de personas. Estoy segura de que muchos durmieron en los muelles, esa noche. La policía trató de impedir que los autos se colocaran en posición que les permitiera dirigir sus luces sobre el GRAF SPEE, pero la gente no hizo caso. Montevideo era como un inmenso escenario.

Las autoridades avisaron al GRAF SPEE que no debía salir (a causa de la partida del DUNSTER GRANGE), por lo cual permaneció esa noche en el puerto.



Domingo —y los nervios estaban agotados. Se les ha concedido tiempo hasta las 20.00 de esta noche. ¿Se irán? No había otro tema de conversación en toda la mañana; sin embargo temíamos todos de alguna manera, que algún barco hermano llegara para rescatarlo o que los argentinos les ayudaran a escaparse; o que, poderoso como era, combatiera nuevamente y con éxito. Mi propia creencia personal era que se quedaría encallado en el barro del fondo del río y que así terminaría todo. Seguramente no deseábamos verlo internado aquí, con su millar de hombres.

A lo largo de la costa, hasta Punta del Este, se hallaban acampados periodistas, en previsión de que el barco se deslizara durante la noche y otros que se habían dirigido a aquel balneario, en auto, esperaban allá. Nadie quería perderse la batalla que, tenían la seguridad, empezaría tan pronto como los contrincantes estuvieran a la vista, uno del otro. Pero siempre había la posibilidad de que el GRAF SPEE consiguiera otra dilación, o que sencillamente desafiara al Uruguay.

Después del almuerzo, desembarcaron algunos de sus heridos, por eso supimos que saldría, pero ¿hacia adónde? ¿Hacia Buenos Aires? No parecía probable, pues, en tal caso ¿por qué desembarcaban a los heridos? Luego se desembarcó más equipaje y, siendo ésta la situación, estábamos seguros que tenían la intención de pelear. Nadie pensaba que permitirían a los ingleses capturar el buque, sino que, antes de que ello sucediera, preferirían hundirlo.

No podía soportar el suspenso por más tiempo y nos fuimos con el auto hacia el puerto. Fue entonces que tuve mi primera visión del GRAF SPEE. Era realmente extraordinario.

De veras imponente! Una figura trágica decidiendo su propio destino.

Creo que las únicas personas en Montevideo que en la tarde de ayer no se encontraban en los muelles y a lo largo de la rambla, fueron los imposibilitados y los enfermos, en todas partes había una opaca masa negra de humanidad. Cada altura estaba cubierta de gente, todos los autos estaban estacionados en cualquier forma. Apretujada en todo espacio disponible, la gente estaba en los techos, la gente escalaba paredes, estaba sobre los techos de los ómnibus o de sus autos. Subieron la escollera sin temor de caer sobre las rocas, abajo, y posiblemente de ahogarse.

Toda la fuerza policial estaba en el puerto y había ambulancias, pues hubo muchos accidentes. Cualquier persona que tuviera un largavista era muy solicitada. Estábamos todos con los nervios de punta, esperando, esperando...

Finalmente tuvimos que irnos, ya que no podíamos quedarnos allá de pie. Volvimos a Pocitos y tomamos té y como todos los demás, aquel día, discutimos la conveniencia de salir por la costa, pero al fin decidimos volver a la rambla. De repente la tensión se rompió, pues el barco de veras se alejaba. Los centenares de miles de personas miraban en completo silencio; vieron esa forma majestuosa de acero, con la bandera flameando, dejar el puerto rápidamente, seguida de cerca por



el TACOMA (solamente entonces nos dimos cuenta que el TACOMA había sido durante todo el tiempo su barco-abastecedor). Esperaba que alguien empezara un aplauso, pero no fue así. Prácticamente todos pensaban que iba a enfrentar la muerte, pero esperaban en silencio.

Alguien dijo a media voz "son guapos". (Todos nosotros creíamos que el HOOD y el CUMBERLAND lo estaban esperando), pero yo dije que no eran tan guapos, porque, una u otra cosa, o tenían ayuda exterior o iban a Buenos Aires.

Alcanzó el canal y su silueta quedó destacada contra el horizonte. Yo pensé en los hombres de nuestros barcos, que lo habían visto aparecer así, trayendo la destrucción y la muerte.

Detrás de nosotros se erguía el Templo Inglés y en su interior se estaba cumpliendo un oficio religioso, desde las 18.00. Pero la gente subía por la escalera, para ver mejor al barco que se alejaba, olvidando completamente que se trataba de una iglesia. Y yo pensé en la gente allí adentro, orando...

Dije en voz alta: "espero que no hundirá más barcos, ni matará más gente". Y el Todopoderoso escuchó mi plegaria.

Una mujer al lado mío, una alemana, se dio vuelta y me miró un momento en los ojos y, luego miró a otra parte. En ese momento el GRAF SPEE se detuvo y puso la proa hacia Buenos Aires, pero luego dio otra vuelta para ponerse de costado. Sus cañones apuntaban hacia nosotros; otra vuelta y desapareció de nuestra vista. La multitud se iba desparramando y corrimos a nuestro auto y nos fuimos. Y lo hicimos a tiempo, pues no había ningún orden, ni policía y la confusión era extraordinaria.

Llegamos a casa y prendimos la radio.

Casi pensábamos que se trataba de una maniobra y que al caer la noche el barco alemán trataría de escapar. La gente decía que había mástiles y humo a lo largo del horizonte. Nuestros barcos lo esperaban... pero siempre había la centésima chance...

Y de repente el locutor de la radio dice: "Ha explotado... Está ardiendo... Vayan todos a la Rambla Sur..." No esperamos ni un minuto. Salimos de casa y fuimos hacia la rambla caminando a lo largo de la playa hasta llegar a Punta Carretas, donde hay un faro y desde allí vimos *la muerte de un barco*.

Un espectáculo fantástico! Estaba ardiendo como un inmenso volcán del que salía un humo negro que oscurecía el cielo. Podíamos ver la silueta del barco dibujada contra el fuego brillante y el fondo oscuro.

Globos surgían y explotaban. Las municiones chujían y estallaban. Todos esos instrumentos de destrucción gemían y estallaban inútilmente, a lo lejos, en el mar.



Y Montevideo miraba fascinado, pero no silencioso, esta vez. Molesto porque los alemanes habían rehusado el internamiento y además defraudado, porque el barco no había aceptado el desafío. Contemplaba asombrado, al gran buque que allá lejos, llamaba con sus crujidos...

El crucero uruguayo se dirigió hacia el fuego y un barco inglés apareció desde lejos. Un avión de la prensa voló sobre el buque para sacar una película. Por un momento temimos que hubieran volado el TACOMA y estaban ensayando una oportunidad de tiro largo, pero el fuego era demasiado grande... y nos sentimos contentos. No podían destruir más.

En su último mensaje antes de dejar Montevideo, el Comandante había dicho que estaba actuando con órdenes de volar el barco, antes que de entregarlo para su internación. Parece extraño que con la larga tradición de valor, durante muchas generaciones, la Marina Alemana no haya tratado de librar un combate antes de incendiar el buque...

No creo que estaremos nunca más, tan cerca de la guerra. Me siento como si hubiera estado viviendo en "el frente" durante muchos días. Realmente, habíamos tenido una parte en la batalla naval, la más grande de la guerra. Y estoy segura de que la opinión pública uruguaya tuvo mucho que ver con el resultado final del asunto. Nunca olvidaré esa multitud silenciosa, mirando la salida del GRAF SPEE.

*Ilma Lewis*

17) *SRA. MARIA BEATRIZ ETCHEVERRY DE BIANCHI, Profesora de Fray Bentos y actualmente Directora del Liceo de Enseñanza Secundaria de dicha ciudad.*

Era una noche cálida de verano y de luna llena, acá en Fray Bentos. Paseábamos por la plaza después de cenar, un grupo de chicas y yo, de acuerdo a la costumbre tradicional: dar vueltas alrededor de la plaza; vueltas y vueltas con largos intervalos de charla, sentadas en un banco de las orillas y en la vereda, teniendo como fondo cercano las apacibles aguas del Río Uruguay. Y así hasta las doce de la noche, hora en que la prudencia nos hacía retornar a casa, cada una a su casa, donde lo más probable es que estuvieran todos entregados al descanso en sendas mecedoras al frente de las casas, porque el bochorno de esas noches caniculares no permitía entrar hasta las primeras horas de la madrugada.

Y fue entonces, cuando ya nuestra charla había decaído y nos levantábamos del banco de la plaza para emprender la marcha, que nítidamente oímos la voz del parlante que transmitía noticias de la medianoche, anunciando la batalla librada en aguas del Plata, cerca de Punta del Este, por el acorazado de bolsillo alemán GRAF SPEE



y tres cruceros de la Armada Inglesa: el ACHILLES, el AJAX y el EXETER. Se daba por seguro el triunfo de los ingleses y la avería del buque alemán, que lo obligaba a replegarse.

No podíamos creer lo que oíamos: que aquí, tan cerca de nosotros, se estuviera combatiendo en un escenario muy lejano al teatro de la guerra. Pero era así. Una amiga acotaba: debe ser en otro paraje llamado también Punta del Este, pero no el uruguayo.

Yo tenía gran alegría y vine a despertar a mi padre con la noticia, para que me diera su opinión sobre si podía ser verdad lo que se oía por la radio. El, como descendiente de francés —que no había olvidado la amargura experimentada cuando los alemanes amenazaron París, antes de la Batalla del Marne en la Primera Guerra Mundial— me decía: “No tengas miedo, se luchará acá y en todas partes; pero algún día van a caer. Naturalmente que debe ser verdad...”

Y me dormí contenta, con la seguridad del triunfo pronosticado.

Años más tarde, un marino uruguayo me contó con detalles la batalla, pues su barco estaba en maniobras en Punta del Este y había sido testigo de la lucha espectacular.

También se cumplía la profecía de mi padre: Habríamos de vencer!  
Fray Bentos, enero de 1965.

*María B. E. de Bianchi*

### *C) En Gran Bretaña*

- 1) *CAPITAN W. GATENBY, joven oficial del último vapor hundido por el GRAF SPEE y prisionero en el mismo durante la batalla, en una carta particular al Compilador.*

(Gatenby se quedó con los marineros de su vapor en la parte baja del GRAF SPEE reservada a los marineros alemanes, y no en la de los aspirantes donde el Capitán y el Primer Oficial se habían reunido con los 29 oficiales ya prisioneros a bordo).

... Usted dice en su carta que los alemanes podrían haber conseguido del STREONSHALH indicaciones sobre las rutas de los barcos mercantes. No puedo imaginarme cómo puede haber sido así ya que recuerdo perfectamente que tiramos todos los documentos secretos por la borda antes que la partida de abordaje del GRAF SPEE llegara. La única cosa que no puedo recordar es lo que pasó con los libros de a bordo y los alemanes pueden haber visto éstos, aunque no creo que las posiciones diarias de los buques fueran registradas en el libro de a bordo. Cuando el grupo de abordaje llegó yo era el último oficial que había quedado a bordo, además del Capitán y del Jefe de Maquinistas, ya que cuando reconocimos el barco



como un acorazado de bolsillo bajamos los botes salvavidas e hicimos alejar la tripulación en ellos en el caso de que los alemanes decidieran hundir el STREONSHALM sin aviso previo. Sin embargo ellos enviaron un mensaje de que mandarían un bote y entonces supimos que probablemente inspeccionarían el barco y lo hundirían después.

Un oficial del grupo de abordaje me llevó con él y recorrió todos los camarotes de los oficiales buscando alguna carta o papel que les pudiera dar alguna indicación, pero no encontró nada. A cierto punto llegamos a mi propio camarote y después de preguntarme si tenía alguna información yo mismo (que no tenía) me dijo que necesitaría una camisa limpia, toallas, etc. "En todo caso" dijo "tome todo, para mí es lo mismo". Así pusimos una de mis frazadas en el suelo y me ayudó a poner en ella toda la ropa que podía contener, después atamos el paquete y él me ayudó a llevarlo afuera y ponerlo en el bote.

Diré que la tripulación del GRAF SPEE nos trató a todos muy bien y esto puede ser que dependa del hecho que el Capitán Langsdorff mismo era un gran caballero. Durante la batalla no esperábamos que ellos se ocuparan demasiado de nosotros ya que estaban muy ocupados, pero hacia la noche dos marineros nos trajeron una olla llena de limonada. Ellos dijeron que sentían mucho no poder darnos la cena ya que la cocina había sido volada, pero que esperaban que la limonada nos gustara.

Toda la tripulación del STREONSHALH, con excepción del Capitán y del Jefe de Maquinistas, estaban alojados en un gran sollado en la parte delantera del buque, casi debajo de los cañones de 11 pulgadas. La mayor parte del tiempo no sabíamos qué estaba pasando ya que, al contrario del Capitán Dove y de los que estaban con él, no teníamos ningún agujero por donde mirar. A parte de eso, un centinela alemán estaba todo el tiempo en el sollado para cuidar de que no abriéramos las tapas de refuerzo o los ojos de buey, o hiciéramos algo que no debíamos hacer. Otro centinela estaba afuera de la puerta y fue muerto poco después de empezar la batalla. En cierto momento creo que los alemanes pensaron que nuestros barcos estaban usando bombas de gas, y uno de los peores momentos del día para nosotros fue cuando la alarma del gas empezó a sonar y el centinela sacó tranquilamente afuera su máscara anti-gas y se la puso. Por supuesto nosotros no teníamos máscaras y tuvimos que quedarnos tranquilos esperando morir sofocados. Sin embargo fue una falsa alarma y poco después sonó la señal de "peligro pasado", y cuando el centinela se quitó la máscara todos respiramos de nuevo con alivio.

Es difícil creer que esto pasó hace casi 25 años, estando tan fresco en mi mente. No hubo pánico para nada entre nosotros y la mayor parte del día la pasamos jugando a las cartas. Estaba con nosotros un aprendiz de 16 años y era el prisionero más joven a bordo. En mi casa tengo todavía una gran cantidad de diarios que salieron en Montevideo en esa época, y es muy interesante mirarlos de vez en cuando.



- 2) *MR. J. McGARRY, maquinista a bordo del crucero EXETER y condecorado con la Distinguished Service Medal (Medalla de Servicio Distinguido), por su valentía e iniciativa en la batalla, en una entrevista concedida al "Lancashire Evening Telegraph" del 18 de diciembre de 1964.*

## SU DEUDA CON LA MUERTE QUEDO SALDADA

...Se hizo historia para el H. M. S. "EXETER".

Entre un infierno de muerte y destrucción, un hombre de contextura pequeña, en la sala de máquina de un crucero británico, tomó una gran decisión, que ayudó a hacer historia.

El 13 de diciembre de 1939 el artífice de la Sala de Máquinas Jimmy McGarry, de Accrington, se hallaba a bordo del H. M. S. EXETER en el fragor de la por siempre famosa Batalla del Río de la Plata, en Sudamérica. Una buena foto ampliada del EXETER está colocada inmediatamente debajo de esto. A un lado hay una foto extraordinariamente buena del Sr. Jimmy McGarry con la siguiente leyenda: "El Sr. Jimmy McGarry de la Calle Primrose, Accrington, tiene todavía la London Gazette que contiene el anuncio de su Medalla de Servicio Distinguido, conferida por su valentía en la Batalla del Río de la Plata".

El EXETER estaba en llamas; muertos y moribundos quedaron a su alrededor, después que estallaron en su cercanía dos granadas que hicieron crujir sus mandíbulas e hirieron superficialmente sus rodillas; sus superiores habían todos desaparecido.

Por otra parte, había quedado temporalmente aturdido por haber sido lanzado contra una mampara y haber sido imposibilitado por una densa humareda. Sin embargo, el Artífice de la Sala de Máquinas McGarry se hizo cargo por completo de la situación, organizando partidas de camilleros y de trabajos en su área, en los términos que se citan en la orden de concesión de su Medalla de Servicios Distinguidos.

Luego tuvo que enfrentar la vital decisión, la de si debía inundar o no el depósito de petróleo y la santabárbara.

"Me arriesgué" dijo años más tarde. "Decidí inundar el petróleo y dejar la santabárbara. Fue un riesgo afortunado. Si hubiera inundado la santabárbara, el buque pudo haberse hundido".

Su juicio fue correcto, tan correcto y tan heroicamente ejecutado que 14 meses más tarde fue honrado con la MSD por el Rey, en el Palacio de Buckingham. El resto es historia.

El Sr. McGarry también salió ileso de la evacuación de Dunkerque, a bordo de un rastreador belga, luego emergió a salvo del Día D, entonces como Sub-Teniente (E) en Operaciones Combinadas.



Más tarde sirvió en el Oriente, bajo las órdenes de Lord Louis Mountbatten, y su promoción a Teniente (E) coronó 20 años de servicio en la Marina Mercante y en la Armada Real.

Ahora acaba de revivir el drama del Río de la Plata en la reunión del jubileo de plata a la que asistieron unos ochenta sobrevivientes. Tuvo la gran alegría de comprobar que dos de sus camaradas de servicio de Plymouth, que creía habían sido muertos después que él abandonó el EXETER, se encuentran felizmente vivos.

El Sr. McGarry recuerda también que en diciembre de 1956, fue uno de los héroes de la Batalla del Río de la Plata elegidos para ver una exhibición previa especial, en Manchester, del film del mismo nombre y conoció a John Gregson, la estrella principal.

#### *D) En Washington*

- 1) *DR. JOSE ANTONIO MORA OTERO, Secretario del Ministerio de Relaciones Exteriores en la época del GRAF SPEE y actualmente Secretario General de la O.E.A., en Washington, en una carta particular al Compilador.*

El tema trae a mi memoria recuerdos muy vivos, ya que me tocó trabajar en el Ministerio de Relaciones Exteriores cerca del Canciller Alberto Guani. Las circunstancias me permitieron seguir de cerca la tesonera labor que usted realizó en las delicadas negociaciones a que dio lugar el caso internacional. Las discusiones que tuvimos nunca las olvidaré. Le tengo presente cuando venía usted con la obra de L. Oppenheim "International Law" bajo el brazo, para discutir los detalles de la aplicación de las reglas de neutralidad.

Recuerdo también la llegada del Vice Almirante Harwood a nuestro Ministerio en su primera visita de cortesía después de la batalla. El doctor Guani me relató, a propósito de la entrevista, que en aquella ocasión preguntó al Almirante, cuál había sido el momento más delicado de la batalla. Harwood le contestó que no recordaba ninguno especial, pues en todos los momentos había estado totalmente dedicado a atender a la gravedad de la situación; pero sí, en cambio, manifestó que a su juicio, tal vez, el momento de mayor nerviosidad había sido, después de la batalla, al esperar que el GRAF SPEE abandonara el puerto de Montevideo, sin saber si volvería a la lucha. Los barcos ingleses que habían demostrado admirable capacidad en el combate, estaban en condiciones difíciles de iniciar otra batalla. No había tiempo de esperar la llegada de los refuerzos anunciados.

Como es sabido, el Canciller uruguayo envió sendas notas de protestas\* a los gobiernos de Alemania y Gran Bretaña, ante la violación de las aguas territoriales de la República. Al aludir a Guani en ese hecho, el Almirante, con su acostumbrado sentido del humor, le respondió: "Al romper el fuego, dije para mí, el primer cañonazo va por mi amigo Guani".

\* Ver Nota pág. 156.



Pero, para mí, el hecho más noble y emocionante, como expresión de la tradición caballeresca de la Marina Británica, ocurrió durante el entierro de los muertos alemanes en uno de los cementerios de Montevideo. Los oficiales mercantes ingleses, prisioneros por largo tiempo en los sollados del GRAF SPEE, se hicieron presentes en la ceremonia para depositar una ofrenda floral en homenaje a sus camaradas y leales adversarios en la guerra.

La gallardía del acto fraternal en la hora de la victoria, fortalece la fe en los valores inmutables de la moral universal: valores que en aquel momento supo enaltecer la bandera británica.

### *E) Reseña de la prensa montevidéana con motivo del 25 Aniversario de la Batalla*

*Redactada por el Compilador con comentarios. (Véase con el mismo motivo visitas a Punta del Este y al Interior en Apéndice II de la Versión Española. Sección D).*

El Compilador desea felicitar a la Prensa uruguaya por la información amplia y detallada que ha brindado respecto a la "Battle of the Plate" (o sea la Batalla de Punta del Este) y todo lo sucedido en Montevideo durante los cuatro días anteriores a la auto-destrucción del Graf Spee, con motivo del vigésimoquinto aniversario de estos acontecimientos. Naturalmente sería imposible citar todos los artículos, aun en forma abreviada, pero desea elogiar algunos que le parecieron sobresalientes.

## **EL DIA**

En primer término desearía elogiar la serie de cinco artículos publicados en "EL DIA", empezando el 13 de diciembre, fecha de la Batalla, y apareciendo el último el 17 de diciembre, este último con el título "EL GRAF SPEE VOLADO FRENTE A MONTEVIDEO; LA TRIPULACION SE DIRIGE HACIA BUENOS AIRES". Es un largo y exacto relato redactado, como se explica al principio, con datos extraídos de tres fuentes principales: el Libro Azul del Gobierno Uruguayo: ANTECEDENTES RELATIVOS AL HUNDIMIENTO DEL ACORAZADO ALEMAN, "ADMIRAL GRAF SPEE", Y A LA INTERNACION DEL BARCO MERCANTE "TACOMA" (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1940); "UN EPISODIO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EN AGUAS TERRITORIALES DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY", por el General de División Arq. Alfredo R. Campos (Centro Militar, 1952) y "THE DRAMA OF GRAF SPEE AND THE BATTLE OF THE RIVER PLATE", antología cronológica de documentos Compilada por Sir Eugen Millington-Drake, (Londres, Diciembre de 1964).



## EL PLATA

Igualmente profundizado es el relato publicado en la forma muy conveniente de un folleto separado, por "EL PLATA", siendo uno de sus "Cuadernos" bajo el título "LA BATALLA DE PUNTA DEL ESTE HACE 25 AÑOS, Descripción y Documentos oficiales" con un "considerando" inicial muy apropiado. Efectivamente, este folleto tiene algo de un Libro Azul y es tan digno de confianza como un Libro Azul. Hay excelentes ilustraciones y notablemente en la página 4 hay un plan muy claro "LA ACCION EN EL ESTUARIO DEL PLATA" en el que se indica, por ejemplo, que a las 20.45 el "ACHILLES responde al fuego del GRAF SPEE" y por lo tanto apoya lo que se desprende de los libros de a bordo del ACHILLES y del AJAX que a esa hora fue el GRAF SPEE el que inició el fuego. Hay también excelentes fotografías, notablemente una de la reunión de los Embajadores americanos en el Cabildo en la tarde del 17 de diciembre convocada por el Canciller uruguayo Dr. Alberto Guani y por él mismo presidida.

Además "EL PLATA" en su número del 17 de diciembre da a conocer un aspecto incidental de la conmemoración o sea una entrevista con un distinguido hombre radicado en el Uruguay, que había sido artillero antiaéreo en el GRAF SPEE, el Sr. Heinz Heerlein, quien después de quedar durante algunas semanas como herido en el Hospital Militar pasó muchos meses de inactividad durante su internación en Sarandí del Yí donde pasó su tiempo confeccionando un modelo del GRAF SPEE que conserva todavía hoy, cuando, según dice "EL PLATA", es uno de "los doce tripulantes del acorazado de bolsillo, que aún viven en Montevideo, han formado hogar, familia y afectos. Heinz Heerlein (45 años, esquirra de granada en el antebrazo) nació en Exfurt, Alemania Oriental, y hoy es un feliz padre de familia que vive en una coqueta y soleada casita de Sayago". En dicha entrevista Heerlein relata "su incorporación al ADMIRAL GRAF SPEE, en los primeros meses de 1939". Luego da una buena reseña del crucero y de la batalla equivocándose solamente al decir que el Capitán Langsdorff emplazó al FORMOSE, el pequeño transatlántico francés que efectivamente se encontraba en las cercanías de Punta del Este el día de la batalla y presenció de lejos la acción en el Río de la Plata; es una confusión con el viejo carguero SHAKESPEARE que en la mañana a eso del mediodía fue encontrado por el GRAF SPEE en camino hacia el Río de la Plata y fue emplazado por Langsdorff exactamente en la manera bien descrita por Heerlein. Langsdorff abandonó su propósito de hundirlo cuando el capitán de a bordo rehusó dar la orden de abandonar el barco.

## LA MAÑANA

"LA MAÑANA" también dedica al tema una serie de artículos exclusivos por Adolfo Silva Delgado. El primer artículo apareció el 9 de diciembre sobre la base de la conferencia de prensa convocada por el suscrito el 8 de diciembre,



a los dos días de su llegada y una de las fotografías de este artículo reproduce la carátula del libro inglés "The Drama of Graf Spee". Además este artículo da una primicia en forma de la traducción de dos pasajes dramáticos del libro, siendo uno el prólogo del autor inglés Dudley Pope al capítulo que describe el encuentro entre el GRAF SPEE y los tres cruceros británicos, cuando el GRAF SPEE fue el primero en avistar tres mástiles en el horizonte y luego en identificar el EXETER minutos después de la salida del sol a las 06.00 horas.

El otro pasaje citado en traducción es aquel en que el Comandante Rasenack, oficial técnico de artillería del GRAF SPEE, describe los momentos emocionantes al principio de la batalla.

Otro artículo de "LA MAÑANA" con fecha del 13 de diciembre tiene fotografías excelentes, incluso un grupo que muestra al Contralmirante Harwood, al Sr. Aníbal Garderes y al suscrito (fue tomada durante la visita triunfal del AJAX a Montevideo el 3 de enero de 1940). Muy especialmente y con mucho acierto este último artículo reproduce los titulares del mismo diario de los números del 14, 16 y 18 de diciembre de 1939 que forman una breve síntesis de todo lo acontecido.

"LA MAÑANA" también publicó en esa fecha (17 de diciembre) una entrevista con el Dr. César Charlone, quien fuera en esa época Vicepresidente de la República y Ministro de Hacienda. Bajo el título: "FIRME ACTITUD DEL URUGUAY EN EL EPISODIO DEL GRAF SPEE", decía el Dr. Charlone: "Las actuaciones del Gobierno uruguayo en aquellos días dramáticos de diciembre de 1939, no sólo fueron ajustadas a las normas del derecho internacional, sino que demostraron una valentía verdaderamente arriesgada, dada la evolución del conflicto bélico en esos momentos".

## EL DIARIO y EL PAIS

Huelga decir que "EL DIARIO" y "EL PAIS" dieron también amplia información. "EL PAIS" publicó dos artículos felizmente titulados "LA SAGA DEL GRAF SPEE" en sus números del 17 y 18 de diciembre teniendo el primero como título apropiado: "En la batalla de Punta del Este se alternaron la suerte y la fatalidad" y el segundo el título aún más apropiado: "El Uruguay fue el juez encargado de contarle las horas al buque vencido", como si fuera un referí en el ring en un match de boxeo que tiene que contar los diez segundos a un contrincante caído que trata de reincorporarse. Además publicó tres artículos en la página editorial firmados por Aquiles Guerra; el primero con fecha 3 de diciembre de 1964, anticipando la vuelta del suscrito y titulado "EL DRAMA DEL GRAF SPEE"; el segundo con motivo de su llegada bajo el título: "BAJO EL SIGNO DE SIR FRANCIS DRAKE", y el tercero con fecha 9 de diciembre titulado: "EL CREADOR DE UN MITO".



"EL DIARIO" del 17 de diciembre reproducía una muy interesante entrevista con el Gral. Alfredo R. Campos, Ministro de Defensa en la época, conteniendo atinados comentarios sobre el desarrollo de los acontecimientos durante "cinco actos para los susceptibles al ordenamiento teatral de la historia", pero situándolos dentro del conjunto de la guerra hasta entonces. Además dio más importancia que otros diarios en su número de la tarde del 12, a la inauguración esa misma mañana del ancla del Graf Spee. "EL DIARIO" de dicha fecha reproducía fotografías especialmente buenas y notablemente una cuando el grupo pasó a la campana del AJAX (ya inaugurada en el décimo aniversario de la batalla o sea el 13 de diciembre de 1949) como saludo a ese monumento también conmemorativo y había una fotografía muy vívida del Compilador cuando pone el dedo sobre la rajadura donde una astilla de un obús alemán había perforado la campana del lado de atrás (en su colocación actual). Observando este gesto está el Embajador Alemán con una mirada algo significativa.

## EL DEBATE

"EL DEBATE" del 13 de diciembre tenía una magnífica página de ilustraciones, o sea una imponente fotografía del humeante relicto del GRAF SPEE, una fotografía impresionante de la densa multitud ocupando cada metro cuadrado de una muy larga extensión de un muelle del puerto y finalmente una vívida fotografía del Almirante Harwood con la mano levantada para saludar la multitud en tierra cuando llegó con el AJAX a Montevideo el 3 de enero de 1940; a su lado aparecen el suscrito, su esposa Lady Effie Millington-Drake y el Dr. Conrado Hughes. En la misma página hay una muy útil "CRONOLOGIA DE LOS HECHOS".

## ACCION

Un relato emotivo del saludo del Comandante Rasenack frente a las 37 tumbas alemanas en el Cementerio del Norte se dio en "ACCION" y queda reproducido en la sección Testimonios. También este diario transcribió textualmente la síntesis del informe preparado para el Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad, por el Sr. Ricardo Filloy, uno de los editores de este libro, y que se incluyó en la emisión especial del programa "Gaceta Británica" de Canal 5 SODRE, en la que se realizó una confrontación amistosa entre marinos británicos y alemanes que participaron en la batalla.

También varios diarios, en especial "EL PAIS", tuvieron notas y fotografías de la sencilla ceremonia realizada en Punta del Este el domingo 17 de enero de 1965 promovida por el Prefecto del Puerto. Capitán de Fragata Fernández Illa, en la Plaza Gran Bretaña, al extremo del istmo donde se encuentra situada el ancla del crucero británico AJAX y con motivo de recordar a los caídos de ambas partes en la batalla de Punta del Este. El suscrito hizo una alocución improvisada bien acogida por las muchas personas presentes y luego depositó una corona.



## “HOMENAJE A LOS CAIDOS EN LA BATALLA, EN LOS CEMENTERIOS RESPECTIVOS EN LA MAÑANA DEL 13 DE DICIEMBRE”.

Todos los diarios dieron importancia y presentaron muy buenas fotografías de la visita al Cementerio del Norte y al Cementerio Inglés, en la mañana del 13 de diciembre. “ACCION” bajo el título: “HOMENAJES A LOS CAIDOS EN LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA” dice: “Dos emotivas ceremonias se cumplieron este mediodía en los Cementerios Británicos y en el del Norte, donde descansan los restos de los marinos ingleses y alemanes muertos en la Batalla de Punta del Este. El tiempo, que además de cicatrizar heridas y borrar rencores, es un gentilhombre, reunió en emocionada recordación a los acérrimos enemigos de hace veinticinco años. En ambas ceremonias estuvieron presentes el Embajador de Inglaterra Sir Norman Brain, el Embajador de Alemania Otto Eberl, Sir Eugen Millington-Drake, Ministro de Gran Bretaña en nuestro país cuando el episodio del GRAF SPEE, el Capitán de Corbeta del GRAF SPEE, W. F. Rasenack, el hermano y la hermana del Comandante Hans Langsdorff, los oficiales de las naves británicas participantes en la batalla Cap. Neame, Lancashire, Head y Johnson, tripulantes del acorazado alemán que sobrevivieron de las heridas recibidas y quedaron radicados en nuestro país. Además estaban presentes los Agregados Navales respectivos, el británico Cap. P. E. I. Bayley y el alemán Cap. Dr. Schottelius, una delegación de marinos alemanes residentes en Buenos Aires, como también personalidades de las dos colectividades. En el Cementerio Británico fue depositada una ofrenda floral en la tumba de los tres marinos del ACHILLES. Posteriormente la comitiva se trasladó al Cementerio del Norte donde descansan los restos de los 36 marinos del GRAF SPEE muertos en la batalla. Tres coronas de flores fueron depositadas: una de los hermanos del Comandante Langsdorff con una breve leyenda en alemán: “En homenaje a los caídos”.

Momentos de emoción se vivieron cuando el capitán Rasenack con aire marcial se detuvo frente a las tumbas de sus ex compañeros de guerra y luego de hacer el saludo militar entonó las estrofas de la Canción del Buen Camarada, canción alemana que se canta en homenaje a los caídos en acciones de guerra y que fue coreado por la concurrencia.

Una descripción emotiva del saludo del Comandante Rasenack frente a las tumbas alemanas está relatada en la sección testimonios número 11 siendo las reminiscencias del Comandante Rasenack.

## “PUNTA DEL ESTE; CONMEMORACION DE LOS CAIDOS EN LA BATALLA DELANTE DEL ANCLA DEL AJAX EN LA PLAZA GRAN BRETAÑA”.

También fue debidamente comentada una conferencia sobre la Batalla del Río de la Plata dada por Sir Eugen en el Deportivo Maldonado. Sir Eugen y Lady Effie fueron recibidos también por la Comisión del Cantegril Country Club presidida por



el Dr. Héctor Payssé Reyes y con la presencia del Dr. César Charlone y su señora y del Sr. Justino Carrere Saprizza, ofreciendo la cena el Dr. Conrado Hughes en una feliz improvisación.

#### “REUNION DE PERIODISTAS ESPECIALIZADOS EN EL GRAF SPEE Y DE TESTIGOS DE LOS ACONTECIMIENTOS”.

Estaban presentes el Contraalmirante José Rodríguez Varela, que era Jefe de la Prefectura Marítima de Montevideo en diciembre de 1939; el Capitán de Fragata Fernández Illa, Prefecto del Puerto de Punta del Este; el Capitán Alfredo Rossi, Práctico del Río de la Plata; el Capitán Mognoni, Sub Prefecto del Puerto (jubila-do); el Comandante Lloyd Hirst, veterano de las Batallas de Coronel y de Las Malvinas y Agregado Naval en la Argentina y el Uruguay, en 1939; y dos tripulantes del GRAF SPEE, Helmuth Grunow, maquinista y Heins Heerlein, artillero antiaéreo, siendo Grunow el jefe del grupo de doce sobrevivientes del GRAF SPEE, que residen en el Uruguay. Todos ellos habían sido gravemente heridos y permanecieron varias semanas en el Hospital Militar, lo que constituyó el principio de su conocimiento del Uruguay y de su cariño por este país.

“EL PLATA” del 8 de enero de 1965 comentaba al respecto: “Una reunión tan amable como original tuvo lugar ayer, en respuesta a una convocatoria de Sir Eugen Millington-Drake, que aún sigue buscando detalles, opiniones y testigos de la histórica batalla de Punta del Este. Su propósito fue acercar a los periodistas que habían escrito en ocasión de conmemorarse el vigésimo quinto aniversario del sensacional acontecimiento bélico, a efectos de realizar un intercambio de ideas, fundamentalmente sobre algunos detalles poco o nada conocidos, que han surgido últimamente a la luz del relato de otros testigos. Semejante aporte de nuevos testimonios, han estimulado la permanente inquietud del ex diplomático inglés, empeñado desde hace muchos años, en la tarea de clasificar uno por uno todos los detalles de la inolvidable jornada del 13 de diciembre de 1939. Y resulta sorprendente comprobar cómo el paso de esos 25 años, para nada han mellado sus entusiasmos ni han oscurecido un recuerdo que permanece vivo y límpido en la memoria de nuestro visitante”.

“EL PLATA” enumera luego los otros participantes en la reunión ya mencionados más arriba, y sigue comentando:

“La reunión como es fácil imaginarse, dio lugar a un interesantísimo cambio de ideas, con aporte de detalles y de opiniones sumamente valiosas, lo que vino a poner en evidencia que en momentos en que se piensa que ya está todo dicho sobre el trascendente combate, aún quedan por conocer situaciones, anécdotas y hechos capaces de completar en forma íntegra un panorama verídico de los acontecimientos.

Es cierto que a través de todo lo conversado ayer, aún se mantienen en pie algunas incógnitas que tal vez nunca podrán ser develadas, como serían las verdaderas razones por las cuales el Comandante Langsdorff prefirió para refugiarse el



puerto de Montevideo en lugar de hacerlo en Mar del Plata o en Puerto Belgrano, en los que evidentemente contaría con mayor ayuda material y efectiva. En cambio, se aclararon, al parecer definitivamente, conceptos sobre la real posición del FORMOSE en aquella jornada y sobre el lugar de su encuentro con el corsario alemán.

Todo ello naturalmente prolongó la conversación por más de dos horas y al final de cuentas impidió que se cumplieran los verdaderos propósitos de la reunión. El mismo Millington-Drake lo proclamó con su habitual sentido del humor: "Han hablado todos, menos, precisamente, los que teníamos que hablar: los periodistas y yo". Y entonces no hubo más remedio que convocarnos para otra reunión, que tendrá lugar el próximo lunes".

Comentando la misma reunión "LA MAÑANA" encabeza su artículo con cierto humor: "SIGUE LA BATALLA DEL GRAF SPEE EN EL VICTORIA PLAZA HOTEL".

"Con tenacidad británica, Sir Eugen Millington Drake prosigue su propia batalla del Río de la Plata, veinticinco años después del hundimiento del GRAF SPEE. Ayer, en el 5º piso del Victoria Plaza Sir Eugen presidió una heterogénea reunión, dedicada a los periodistas, pero que se convirtió muy pronto en un torneo académico (naval, se entiende) sobre un millón de detalles que todavía no han sido, al parecer, suficientemente aclarados".

#### *F) Confrontación amistosa en televisión de los participantes británicos y alemanes en la Batalla*

La quinta serie de ilustraciones de este libro muestra diversos aspectos de la confrontación amistosa entre marinos británicos y alemanes, invitados por el compilador a las celebraciones del 25º Aniversario de la Batalla, y que participaron en la emisión especial del programa de Canal 5 SODRE "Gaceta Británica". Asistieron asimismo personalidades uruguayas vinculadas al episodio.

### ANTICIPO DE HISTORIA

#### SOBREVIVIENTES DE LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA RELATAN EL EPISODIO

Pocas veces la historia, ese registro cronológico de la aventura humana, ha tenido oportunidad de ser analizada por sus propios protagonistas. No se puede ser actor y espectador al mismo tiempo. Con dolor y con sangre casi siempre, el hombre va "haciendo" cada día la historia que otros hombres habrán de juzgar y valorar



después, cuando el tiempo realice su obra de decantación y la pasión no enturbie la lucidez del análisis. Los documentos son el valioso auxiliar del investigador en esa paciente tarea de ir reconstruyendo los hechos del pasado con fidelidad y con objetividad. Pero rara vez les ha sido dado a los protagonistas de importantes hechos históricos, realizar ellos mismos la evaluación de su propio quehacer.

Desde ayer sin embargo, Montevideo viene asistiendo al reencuentro de los principales protagonistas de un importante acontecimiento histórico, la Batalla del Río de la Plata —mediados de diciembre de 1939— en la que el Uruguay fue protagonista involuntario pero activo, no solamente por haber “puesto” el escenario del drama sino más aún en la batalla diplomática, silenciosa pero intensa, que siguió al resonar de los cañones en el amanecer del 13 de diciembre de 1939.

NOTA DEL COMPILADOR. — Estos relatos revelan casi nada que no esté en una forma u otra en el relato principal de este libro, pero ya que resulta ser una síntesis vivida y exacta relatada por los mismos actores y sintetizada de un informe preparado por el Sr. Ricardo Filloy, que se ha incluido para que el lector uruguayo pueda leer nuevamente con tranquilidad lo que habrá leído con cierto apuro en aquellos días en los que se recordaban casi hora por hora los acontecimientos fantásticos y totalmente imprevistos de esos mismos días del diciembre de 1939.

Anoche a través de una emisión de “Gaceta Británica” en CANAL 5 SODRE, Montevideo pudo ver a los mismos actores que muchos vieron hace veinticinco años protagonizar uno de los episodios bélicos más relevantes de la Segunda Guerra Mundial, juntos de nuevo, en una demostración innegable de confraternización humana, más allá de enfoques y discrepancias, que es posible que aún perduren, analizar, relatar, sin ánimo polémico, sin pasión dialéctica, tal vez con un leve aire nostálgico y la vaga sensación de melancolía, por lo que fue y sensatamente no debió haber sido, los principales acontecimientos de entonces.

Los jóvenes de ayer, hombres maduros hoy, a los que la Batalla del Río de la Plata cambió radicalmente el destino de sus vidas, vinieron desde diversos puntos para rendir juntos un emotivo homenaje a los que cayeron, equivocados o no, con honor y dignidad defendiendo una causa. Y también, por obra de fino espíritu diplomático que caracterizó siempre a Millington-Drake, se reunieron anoche para recordar hazañas y hechos que a pesar de los años, están vivos en el recuerdo.

Allí estaban el propio Millington-Drake, “comandante” de la batalla diplomática que se libró entonces, con las huellas del tiempo en su rostro pero fresco y lúcido el espíritu, poniendo el matiz ameno en la anécdota, el símil de la batalla con el enfrentamiento de dos pugilistas en el ring. “Los alemanes colocando la poderosa derecha de los cañones del GRAF SPEE y nosotros colocando rápidos directos y ganchos con la izquierda” o juzgando con hidalguía a los protagonistas del drama: “Hubo en todo este episodio tres corajes a los que hay que rendir nuestro reconocimiento: el del Comandante HANS LANGSDORFF del acorazado GRAF SPEE que abrió fuego sobre el EXETER arriesgando un combate que sabía no sería nada fácil contra sus órdenes y tan lejos de su base; el del Comodoro HENRY HARWOOD que tenía a



su cargo el mando de la Escuadra del Atlántico Sur y que contraatacó con energía, aunque la artillería del enemigo era del 50 % superior a la de sus tres unidades; y el del equipo gobernante uruguayo con el Gral. ALFREDO BALDOMIR al frente, el Canciller ALBERTO GUANI, el Gral Arq. ALFREDO R. CAMPOS, Ministro de Defensa Nacional, que aguantaron y salieron airoso de un trance tan difícil como inesperado”.

Haciendo firmar luego a todos los presentes un ejemplar de lujo de su documentado libro THE DRAMA OF GRAF SPEE AND THE BATTLE OF THE RIVER PLATE como símbolo de una reconciliación ya presente en todos los espíritus y haciendo público reconocimiento a la colaboración del Capitán W. F. RASENACK para la documentación del mismo.

#### EL ESPIRITU DE LA LUCHA

Comienza a desfilar entonces a través de los actores directos o indirectos del drama, los pormenores del mismo. El Dr. REINHARD LANGSDORFF, hermano del Comandante del GRAFF SPEE ante una pregunta del director del programa, señala “el espíritu de la Marina de Guerra Alemana era el espíritu de los viejos oficiales que se encontraban en servicio desde la primera guerra mundial, espíritu que estaba expresado por la fórmula de que la guerra naval debía ser llevada a cabo con toda caballería y limpieza. Y que cada uno debía cumplir con su deber como lo había dicho ya Lord Nelson”.

La aseveración del Dr. Langsdorff se ve corroborada por el Capitán RASENACK cuando contesta acerca de la manera con que procedía el Comandante Langsdorff con las tripulaciones de los buques capturados. “El Comandante siempre hizo los hundimientos según el reglamento de Ginebra. Una lancha con un oficial y varios marineros salía para el mercante, controlaban los papeles y cuando se encontró una carga enemiga, se desbordó la tripulación con algunos equipajes personales y se salvó la vida de esa tripulación del buque capturado, ya fuera inglés o de cualquier otra nacionalidad. Luego de esa acción se procedía a hundir el barco enemigo con explosivos para ahorrar los torpedos o cuando no existía mucha premura con cañones y torpedos cuando las circunstancias lo exigían”. Los hechos por otra parte confirman las afirmaciones precedentes. Así las incursiones del acorazado alemán por distintos mares desde su partida de Wilhelmshaven, incluye una larga lista de hundimientos de barcos mercantes británicos, sin que se registraran víctimas. Corresponde la constancia porque la propaganda de entonces pintaba de manera diferente las cosas.

#### EN ESTRATEGIA BRITANICA

Los oficiales británicos van trazando el relato de la organización, de la cacería de los corsarios enemigos. “El 30 de setiembre, el CLEMENT que navegaba solo fue hundido por un corsario alemán cerca de Pernambuco. La noticia alarma al Al-



mirantazgo. Esta era la señal que estábamos esperando. Fue formado inmediatamente un número de grupos cazadores, comprendiendo portaaviones, todos los disponibles, secundados por acorazados, cruceros de batalla y cruceros simples. Cada grupo de dos o más barcos, era capaz de enfrentar con éxito a un acorazado de bolsillo. Se formaron en total nueve grupos que incluían 23 poderosos buques. Uno de ellos estaba constituido por los cruceros CUMBERLAND, EXETER, AJAX y ACHILLES y operaba en la costa este de Sud América. Estaba al mando del Comodoro Harry Harwood, un experimentado oficial, digno adversario del Comandante Langsdorff. Debemos tener en cuenta que las dos fuerzas que más tarde se enfrentarían, acrecentaban su poder en manos de estos hábiles comandantes”.

#### OPERACIONES PREVIAS

El comandante del ACHILLES describe así las operaciones previas a la histórica batalla: “El ACHILLES se unió al Comodoro Harwood en la mañana del 12. Este ya había predicho que el GRAF SPEE se encontraría en las proximidades de Montevideo en la mañana del 13. En base a esta idea, había hecho una especie de ensayo de la estrategia de los barcos británicos para el caso del encuentro en la mañana prevista. La maniobra se repitió al alba del día 13 y habiendo completado la maniobra se dispersaban temporariamente de la posición de batalla, en virtud de no haberse avistado el barco enemigo hasta ese momento. Cuando la oscura silueta del GRAF SPEE se recortó sobre las aguas, las naves ocuparon las posiciones previamente asignadas, sin recibir más órdenes del Comodoro Harwood”.

El Ingeniero Jefe del ACHILLES en el momento de la batalla, Cap. de Corbeta Head ha venido especialmente desde Inglaterra para la conmemoración del 25 aniversario de la misma, acota que no se veía mucho desde la sala de máquinas. Al contrario, desde el puente de mando se aprecia muy bien el desarrollo de la batalla. La potencia máxima del crucero era de 72 mil caballos de fuerza, pero medida durante la batalla dio 82 mil, mucho mayor de lo que se tenía teóricamente.

#### LA BATALLA

El 13 de diciembre de hace 25 años a las 6.14 de la mañana, desde el puente del buque insignia de la escuadra inglesa se avistó humo y se ordenó al EXETER acercarse para investigar. Dos minutos después el EXETER informaba lacónicamente: “Parece que es un acorazado de bolsillo”.

Mientras tanto el vigía del GRAF SPEE declaraba dentro del área de visibilidad, a un crucero escoltado por dos destructores. A pesar de la orden expresa de evitar otras unidades de guerra y dedicarse únicamente a la caza de mercantes, el Capitán Langsdorff considera que el crucero puede ser controlado por la artillería del GRAF SPEE. Además ya sería demasiado tardío para rehuir el combate. Un crucero es más veloz que un acorazado de bolsillo y podría realizar una persecución



lejos del alcance de sus cañones. Por todo ello el Comandante Langsdorff ordena de inmediato abrir el fuego. La escuadra inglesa se divide, los buques gemelos AJAX y ACHILLES atacan por una banda y el EXETER por la otra. El GRAF SPEE concentra su fuego sobre el EXETER y acierta tres descargas.

El médico del EXETER Cap. de Fragata Lancashire, señala que tuvieron muchas bajas en virtud de ser los primeros en estar bajo el fuego enemigo, dado que ellos atacaban por un flanco y las otras dos naves por el otro. El impacto de los cañones del acorazado alemán le deja incendiado y con grandes destrozos. Sin embargo su Comandante el Capitán Bell, haciendo honor a las más prestigiosas tradiciones navales y cubriéndose de gloria, continúa la lucha tirando con un solo cañón.

El GRAF SPEE recibe algunos impactos directos, pero su artillería principal no sufre mayores daños. El Capitán Langsdorff cae herido. Se produce entonces un momento de indecisión en el acorazado alemán, que es aprovechado por el Comodoro Harwood para atacar con los dos cruceros pequeños en forma de destructores, con torpedos, protegidos entre sí por cortinas de humo.

A las 7.30 queda sólo el 20 % de las municiones y Harwood decide suspender la acción a la luz del día para intentar un asalto por la noche, con más posibilidades de éxito al amparo de las sombras.

El GRAF SPEE también ha gastado casi toda su munición en una hora y media de combate y hay muchas bajas entre su tripulación. El Comandante Langsdorff decide entrar a Montevideo.

Después de navegar el día entero seguido por los dos cruceros británicos, el GRAF SPEE llega a las costas de Punta del Este a las 19 horas de la tarde. El Comodoro Harwood decide un último intento de hostigamiento con el propósito de detenerlo. Mientras tanto el crucero Uruguay... recibe órdenes de poner proa al ruido del cañón y salvaguardando los derechos de las aguas jurisdiccionales uruguayas, atraviesa la línea de fuego frente a Punta del Este.

Hacia la medianoche el GRAF SPEE hace su entrada al antepuerto de Montevideo.

#### ENFOQUE ALEMAN

Por su parte el Capitán RASENACK señala que cuando se toparon con el EXETER, el Comandante pensó que se trataría de un crucero de protección a un convoy, que sospechaba de muchos barcos mercantes en las proximidades. Ya que conocía un mapa, éste sería el punto de concentración de los barcos mercantes que llegaban al Río de la Plata. En un principio creímos que atacábamos un convoy, pero después pudimos ver a los otros dos, ACHILLES y AJAX, por lo que pensamos que eran destructores, también pertenecientes a las fuerzas de protección de un convoy que no existía. Ignorábamos, acota el Cap. Rasenack, que el Comodoro Harwood había sospechado el encuentro con nosotros en ese punto y había dejado todos los mercantes en Montevideo.



## LA BATALLA DIPLOMATICA

Una vez fondeado en el antepuerto, el jueves 14 el GRAF SPEE se abastece del mercante alemán TACOMA que hacía escala en Montevideo en su viaje de Chile a Alemania.

Comienza entonces la batalla de la diplomacia. Solicitudes alemanas y británicas al Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Dr. Alberto Guani, con propósitos notoriamente discrepantes. Solicitud británica para que el GRAF SPEE, estando apto para la navegación, se le concedan 24 horas para su permanencia en el puerto. Solicitud alemana de 15 días para proceder a reparar los daños y poner el barco en condiciones de navegación. Ese día en horas de la tarde se ponen en libertad a los prisioneros británicos.

Los Capitanes José Rodríguez Varela y Fernando Fontana, expertos uruguayos, inspeccionan los daños del GRAF SPEE. El Capitán Langsdorff conferencia con sus oficiales y es inicialmente optimista en cuanto a conseguir el plazo de 15 días, durante el cual podría tener lugar el arribo de submarinos alemanes y poder intentar así romper el bloqueo que se formaría en Montevideo. Sin embargo los técnicos uruguayos que inspeccionan el acorazado alemán disipan el optimismo del Comandante del GRAF SPEE, al dictaminar que éste puede quedar en condiciones de navegabilidad en un plazo de 72 horas.

Así quedó sellada la suerte del acorazado alemán que de todas maneras se encontraba en una encrucijada de difícil desenlace.

## ADVERSARIOS GLORIOSOS

El entonces Ministro de Defensa Nacional Gral. Alfredo R. Campos, destacó “este acto de confraternización entre los marinos que hace 25 años fueron adversarios, gloriosos unos y otros. Con este encuentro, destacó el Gral. Campos, se comprueba que siempre entre hombres de buena voluntad existen posibilidades de entendimiento honorable, cuando puesto en práctica se podrían evitar estas hecatombes que conspiran contra nuestra civilización obtenida con el esfuerzo común de todos los habitantes del planeta. Ambos contendores lucharon por su patria y por el ineludible deber de servirla como soldados para volver al reencuentro feliz en actos como éste, semejantes al que tuvo oportunidad en otra ocasión histórica, de vivir entre hermanos de América. Ojalá que estas nobles lecciones sirvan para estimular la aspiración de paz que alberga siempre en el corazón humano, dolorido ante el recuerdo de las grandes catástrofes. No he de terminar sin elevar mi pensamiento a los caídos, y particularmente a ese caballeresco Capitán Langsdorff”.

Tamizada por el tiempo y la perspectiva histórica, como una resonancia lejana de un domingo de hace 25 años, Montevideo vivió anoche una nueva etapa de aquel episodio. La del reencuentro cordial de seres humanos que más allá de sus aciertos o errores, enemigos acérrimos de ayer se tendieron la mano como una íntima aspiración de paz para el futuro.



## APENDICE DE LA VERSION CASTELLANA

CRITICAS A LA VERSION ORIGINAL DEL LIBRO "THE DRAMA OF GRAF SPEE  
AND THE BATTLE OF THE RIVER PLATE":

### A) *En Gran Bretaña*

- 1) *"Daily Telegraph"* del 6 de diciembre de 1964, por el Comandante N. E. WHITESTONE.

### BARCO DE GUERRA ACORRALADO

*"El Drama del GRAF SPEE y la Batalla del Río de la Plata: Una Antología Documental, 1914-1964". Compilada por Eugen Millington-Drake.*

(Peter Davies)

Es seguro que una guerra mundial da origen, por lo menos a un relato naval de méritos excepcionales.

Mi relato preferido con respecto a la primera guerra mundial, continúa siendo el de la época de mi niñez — "El bloqueo de Zeebrugge"— escrito por el Capitán A. F. B. Carpenter, V. C. Con respecto a la última guerra, "EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA" de Sir Eugen Millington-Drake se coloca indudablemente, a la misma altura de aquél.

Ambos fueron escritos —y esto es un requisito previo necesario— por hombres que estuvieron cerca de los acontecimientos que describen; en el caso de Sir Eugen, no desde el puente de alguno de los tres cruceros británicos, sino como Ministro británico de la época en Montevideo.

El evento naval es presentado con la máxima veracidad, debido a la forma infatigable con que el autor dio caza —por así decirlo con la expresión más gráfica posible— a todo sobreviviente, sea del Acorazado de bolsillo alemán GRAF SPEE, de los barcos mercantes que fueron sus víctimas o de los cruceros británicos que tomaron parte en la acción, que pudiera proporcionar algún aporte informativo de valor.



Para hacer ésto se necesitaba alguien de la calidad de Sir Eugen, pues los dramáticos cuatro días durante los cuales el GRAF SPEE buscó refugio en el puerto neutral de Montevideo y que culminaron con la decisión del Capitán Langsdorff de echar a pique su barco y de poner fin a su propia vida, fueron un lapso de intensa actividad diplomática en un nivel internacional.

Uno tiene la impresión, de que no poco de la firme actitud tomada por el Gobierno uruguayo contra una estadía prolongada del buque de guerra alemán, se debió a la larga amistad y estrechas vinculaciones de trabajo entre el autor y el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Guani.

"EL DRAMA DEL GRAF SPEE" no es quizás tanto una documentación, sino más bien un caleidoscopio que refleja todas las facetas posibles de los acontecimientos. Algunos podrían considerar a esta técnica inquietante, pero la verdad es que ella es más formidable que la de una narración simple y llana. La continuidad del relato está ciertamente aquí y ello puede pronto comprobarse: estamos frente al material primigenio con que se hace historia.

Ha estado muy bien Sir Eugen al relacionar esta Batalla con episodios de la primera guerra mundial, los de Coronel y las Islas Malvinas, en vista de que su propia carrera diplomática, iniciada en aquella época, sirvió para seguir paso a paso, estos diversos actos de un mismo y único drama.

La preparación del libro ha sido facilitada por la iniciativa del autor, de arreglar encuentros con los sobrevivientes de ambas partes. En cuanto a las ganancias de la venta del libro, las mismas están siendo dedicadas al Fondo del Rey Jorge para Ayuda a los Marineros. Rara vez han servido a una mejor causa, las crónicas de las batallas.

2) "*Birmingham Post*" del 12 de diciembre de 1964, por GEOFFREY MARTIN.

### "PRIMER ROUND"

"Hace veinticinco años, en este mes, que el EXETER, el AJAX y el ACHILLES acorralaron al ADMIRAL GRAF SPEE en la bahía de Montevideo.

Sir Eugen Millington-Drake, entonces Ministro Británico en el Uruguay, se vio así enfrentado a la situación que creó un combate naval no concluido y la parte que le cupo en hacer salir al acorazado de bolsillo hacia su destrucción en el estuario del Río de la Plata, constituyó un climax dramático en su carrera.

Ha compilado ahora un libro que trata tanto de la Batalla del Río de la Plata como de su extraño prólogo en 1914, cuando el Almirante von Spee de la Armada Imperial Alemana destruyó un escuadrón británico en Coronel y fue luego derrotado, pereciendo ahogado, cerca de las Islas Malvinas.



Su cuadro de cada una de las batallas es detallado y vívido, pero Sir Eugen las ha tratado, asimismo, como episodios de la historia de la América del Sur y de sus expatriados europeos, y la danza intrincada de los asuntos de las comunidades británica y alemana y de las Embajadas, constituye una parte muy significativa del libro.

Los relatos alemanes hacen probable la presunción de que las lesiones sufridas por Langsdorff durante el combate hayan resentido su capacidad de juicio. Si ello fue así, los cuatro días en Montevideo nada significaron para el restablecimiento de su equilibrio, pero la verdad es que en el momento en que entró al Río de la Plata, perdió la iniciativa contra un oponente que había venido preparándose desde hacía años, para ese combate: Harwood había concebido los planes para la batalla, mucho antes del encuentro con Langsdorff.

La documentación llena de ingenio y de interés de Sir Eugen hace un gran servicio a ambas partes contrincantes.

3) *"The Illustrated London News" del 2 de enero de 1965, por E. D. O'BRIEN.*

### UN LITERATO DILETTANTE

Recuerdo muy bien haber oído a mi antiguo amigo Sir Eugen Millington-Drake, contar la historia de la Batalla del Río de la Plata. El era Ministro Británico en Montevideo, en la época en que el GRAF SPEE fue obligado por los cruceros británicos a entrar al estuario donde se auto-destruyó. Era una historia conmovedora, contada en forma gráfica por quien es a la vez poeta y diplomático; por eso siento ahora gran deleite en leer su "antología documental", que él titula "EL DRAMA DEL GRAF SPEE Y LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA. (Editada por Peter Davies).

La narración se remonta al mismo Almirante Graf von Spee y a las batallas de Coronel y de las Malvinas. Prosigue relatando la botadura del acorazado de bolsillo que llevó el nombre del Almirante y los acontecimientos que culminaron en la segunda Guerra Mundial. Los antecedentes completos de la batalla final son cuidadosamente trazados y todos los extractos tienen la mayor autenticidad posible y presentan tanto los puntos de vista británicos como los alemanes, además de los propios comentarios personales de Sir Eugen. El libro ha sido impreso e ilustrado en forma muy hermosa. Bien ha estado el Almirante Sir Philip Vian al decir en su prefacio:

*"QUE TODO PADRE DE A LEER ESTE LIBRO A SU HIJO".*



sillo en 1939. Luego cuenta la historia del GRAF SPEE en hecho y retrospectivamente, finalizando con una reunión al principio de este año de los sobrevivientes de ambos lados.

Mucho de lo tratado ha sido visto en publicaciones anteriores, pero Sir Eugen arroja nueva luz sobre una historia conocida por introducir material inédito y por una presentación editorial bien arreglada. Especialmente la parte que trata de los cuatro días en Montevideo, cuando el Ministro Británico estaba librando su propia exitosa batalla diplomática es una lectura fascinante.

Todo en este libro admirablemente presentado es en una escala amplia y profusa: ilustraciones, mapas, cartas navales, diagramas y numerosos apéndices. Quinientas diez páginas y un peso de dos libras y cuarto puede desalentar a los que hacen sus lecturas en la cama. Tendrán que cambiar sus costumbres, pero el esfuerzo lo vale.

5) *Tres opiniones personales, por carta, del Almirante SIR EDWARD PARRY, del Capitán S. W. ROSKILL y de DUDLEY POPE, autor del libro "La Batalla del Río de la Plata", publicado en el año 1956.*

I. De una carta dirigida a Sir E. M-D, por el Almirante Sir Edward Parry, K. C. B., y fechada el 21 de diciembre de 1964:

*"Su magnum opus llegó esta mañana y he pasado medio día ojeándolo. Es realmente un trabajo notable y debemos estarle todos muy agradecidos por los relatos que Ud. ha reunido en un magnífico libro, el cual, ciertamente, será conservado en los archivos de la familia Parry, como en el de muchas otras".*

II. De una carta a Sir E. M-D, dirigida por el Capitán S. W. Roskill, D. S. C. que fuera Historiador Naval oficial, adjunto a la Oficina del Gabinete, y que lleva la fecha del 28 de noviembre de 1964:

*"Estoy realmente muy contento por haber recibido la copia de su espléndido libro, y la he estado estudiando con enorme interés. Ud. realmente ha producido una documentación notable de toda la historia que conduce a la Batalla del Río de la Plata y dicha documentación permanecerá para todos los tiempos, como una fuente autorizada de tales acontecimientos".*

III. De una carta a Sir E. M-D, escrita por Dudley Pope, autor de "LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA", publicado en 1956, y que es equivalente a una historia oficial o de gran autoridad sobre la batalla, basada en los archivos del Almirantazgo e incluyendo los que se tomaron de archivos alemanes. El libro fue publicado un año antes de la aparición, en 1957 —en Alemania y en la Argentina— del Diario del Comandante Rasenack, y también sin contactos con los Oficiales y miembros de la tripulación sobreviviente del GRAF SPEE:



*“... Sírvase aceptar mis felicitaciones por su brillante pieza editorial. Yo, más que muchos otros, puedo apreciar la cantidad de trabajo que le ha demandado su libro, y el resultado obtenido es el de un volumen absolutamente valioso. He encontrado que el material de fuente alemana, es particularmente interesante”.*

*La única crítica que tengo que hacer —y abrigo la esperanza de que la aceptará en el espíritu con que intenta ser formulada— es que me parece que el lector puede sacar la conclusión de que el GRAF SPEE sufrió mayores daños de los que en realidad tuvo.*

*... Quizás Ud. tuvo la preocupación de no disminuir la importancia de las averías producidas por los buques británicos, pero estableció la comparación pertinente con las terribles averías que se infligieron al EXETER”.*

Y Mr. Dudley Pope concluye:

*“Confío en que Ud. no tomará a mal que haga estos comentarios. Ellos, de ninguna manera me apartan de mi admiración por el libro; en verdad, el que sean tan pocas mis objeciones, en un libro de 510 páginas, es quizás claro indicio del respeto que me inspira”.*

## B) En Alemania

### 1) “Atlantische Welt”, de enero de 1965.

El autor de esta crítica fue ayudante en la Sección de Historia Naval del Ministerio de Defensa de la República Federal Alemana.

El nombre de Spee está considerado con especial aprecio por todas las naciones marítimas de las dos Guerras Mundiales. El Almirante Maximilian Graf von Spee, comandante de la Escuadra de cruceros (del Lejano Este) al principio de la primera Guerra Mundial, ganó la batalla de Coronel en 1914 y pereció con sus dos hijos en la batalla de las Islas Malvinas. El buque que debía llevar su nombre, o sea el “acorazado de bolsillo” ADMIRAL GRAF SPEE, justamente 25 años después, en los primeros meses de la segunda Guerra Mundial, ganó nuevamente el mayor respeto de parte de amigos y enemigos.

Por lo tanto es particularmente loable que entre los enemigos de este acorazado, un personaje, que estaba directamente ligado a los acontecimientos, haya reunido a través de la laboriosa búsqueda y con documentos comprobantes, relatos de diarios e informes oficiales, y haya repetidamente interrogado a todos los sobrevivientes de la batalla, tanto como fue posible con el fin de aclarar cada detalle de ese drama único. Con ese fin Sir Eugen Millington-Drake durante años de labor meticulosa escribió innumerables cartas y hasta emprendió largos viajes.



Ahora ha presentado el resultado de sus búsquedas en una muy completa obra de 510 páginas. En realidad, ha llegado a aclarar hechos y sometido a prueba el origen de rumores divulgados inmediatamente después de la batalla y los ha enfocado en su justa perspectiva.

El libro está matizado por numerosas fotografías, mapas y bosquejos. Las contribuciones individuales son todas relativamente breves y ajustadas. La lista de fuentes con detalles bibliográficos y tres distintos índices hacen del libro una útil obra de referencia. Además sus breves textos constituyen un memorial impresionante, no solamente de la batalla del Plata, sino también del espíritu de las dos partes que se enfrentaban en las guerras mundiales.

El Compilador ha procedido lógicamente al empezar su estudio con la historia de aquella Escuadra de cruceros y las hazañas del Conde Spee en la primera guerra mundial y no solamente con la historia del buque que llevaba su nombre, terminando con su hundimiento; pero va más allá y sigue la vida posterior de los participantes hasta el presente. Así los últimos capítulos están dedicados a los acontecimientos y encuentros de 15, 20 y 25 años después.

La descripción objetiva de lo hecho por el lado enemigo ha sido factor decisivo, culminando en el entendimiento mutuo, asegurando así una reconciliación duradera después de la guerra. Lo prueba con este libro y con las reuniones que organizó, que resultaron en el establecimiento de relaciones y contactos entre ambas partes.

Con motivo del espíritu que lo inspiró y en razón de sus informes objetivos deseáramos que este libro tuviera una difusión más allá de los círculos navales y es muy deseable que una traducción completa al alemán sea disponible lo más pronto posible.

2) *“Marine Rundschau” en un artículo firmado por el Capitán de Navío H. GIESSLER.*

Este juicio está firmado por el Capitán Retdo. H. Giessler, quien prestó servicios en la guerra y, notablemente, como Oficial de Navegación del SCHARNHORST cuando este barco y el GNEISENAU hicieron su famosa incursión a través del Canal, desde Brest a Wilhelmshaven.

El Compilador de este libro único tuvo en ambas guerra una experiencia especial sobre el nombre Graf Spee: en 1914, en calidad de joven Agregado, fue destinado a la Legación Británica en Buenos Aires, justo en la época en que la victoria del Almirante Graf Spee en Coronel, todavía surtía sus efectos en aquella parte de Sudamérica. Poco tiempo después, tuvo experiencia de la destrucción de la valerosa Escuadra en las Islas Malvinas.



En 1939, Sir Eugen era Ministro Británico en Montevideo, donde desempeñó un papel importante cuando el averiado acorazado de bolsillo ADMIRAL GRAF SPEE entró a la bahía de Montevideo, y durante los cuatro febriles días que pasó allí, hasta que el buque fue volado en el estuario del Río de la Plata y hasta que su tripulación se internó en la Argentina, donde su Comandante, el Capitán Langsdorff se suicidó.

El nombre de Graf Spee —tanto el del Almirante como el del acorazado de bolsillo— ha ganado, en razón de su manera limpia y correcta de hacer la guerra, la más alta estima de amigos y enemigos en ambas guerras, de modo que se dio una gran publicidad a muchas de las historias relativas a ambos, durante los por demás inusitados acontecimientos de las luchas en que tomaron parte y del fin que les sobrevino.

El Compilador, por efecto de su cooperación en la preparación de un film excelente y muy profesional, sobre el tema del drama del Río de la Plata, fue inducido a estudiar sistemáticamente todo lo que se había publicado acerca de GRAF SPEE, el hombre y el barco; lo hizo así, a través de muchas cartas, en las cuales interrogaba tanto a participantes británicos como alemanes, sobre detalles de lo que había sido publicado, solicitando asimismo los puntos de vista de oficiales superiores que habían tomado parte en la operación. Obtuvo una cantidad completa de apreciaciones relativas a todo el desarrollo de las operaciones del acorazado de bolsillo y también acerca de su última batalla y de los acontecimientos subsiguientes. Así, después de un trabajo intensivo de varios años, Sir Eugen ha logrado unir en el libro, ante nuestros ojos y en orden cronológico, estas apreciaciones que le fueron suministradas en cartas o a través de una serie completa de extractos de otras publicaciones. De esta manera el lector disfruta de un análisis del desarrollo de la operación, pero de tiempo en tiempo, tal como lo vio el otro lado o según juicios diferentes. La decisión acerca de si tal curso o tal otro es el correcto, queda a cargo del juicio del lector. Es seguro que este método de presentación histórica raramente empleado, es de un interés único. Por supuesto que, para todos los pasajes, se suministran las fuentes exactas.

Sir Eugen se ha tomado un enorme trabajo para hacer este estudio, pero en tal proceso ha tenido la ventaja de trabar conocimiento con un considerable número de personalidades. Es mérito suyo el de que, en ocasión del vigésimo y vigésimo quinto aniversario de la Batalla del Río de la Plata, haya reunido a miembros de las tripulaciones de ambos bandos; de este modo muchas dudas pudieron ser aclaradas, por medio de la conversación directa. El mismo propósito de unir amistosamente a ambos pueblos, es servido por sus muchas conferencias acerca del "Drama del GRAF SPEE" dadas en muchas partes de la Commonwealth, todo esto a pesar de su edad avanzada. Cabe destacar que cualquier beneficio que se derive de la venta del libro, será destinado a obras de beneficencia.



Una traducción completa de este libro admirablemente producido sería mucho de desear, pero a causa de su extensión y de lo complejo que resulta en su versión original, ello sería difícilmente posible. No obstante, una traducción abreviada\* reduciría apreciablemente el valor de este trabajo históricamente tan valioso. *De modo que el estudio del libro en el original fácilmente comprensible, puede ser particularmente recomendado a quienes se interesan en la presentación histórica de los acontecimientos en las guerras del mar.*

### C) *En el Río de la Plata*

1) *LA PRENSA* de Buenos Aires, del 6 de diciembre de 1964.

#### LA BATALLA DE PUNTA DEL ESTE

*("The Drama of the Graf Spee and the Battle of the River Plate" por Sir Eugen Millington-Drake).*

*En inglés, prólogo del Almirante de la Armada Británica, Conde Mountbatten de Burma y prefacio del Almirante Sir Philip Vian. Editorial Peter Davies, Londres. Impreso en Gran Bretaña, 453 páginas y numerosas ilustraciones fuera de texto.*

Hace 25 años —el 13 de diciembre de 1939— se libró en la desembocadura del Río de la Plata el gran encuentro naval en que se enfrentaron el acorazado "de bolsillo" alemán GRAF SPEE, con el EXETER, el AJAX y el ACHILLES.

La batalla de Punta del Este conmovió al mundo entero no sólo por su importancia intrínseca, sino porque fue la primera acción bélica en occidente, desde el comienzo de la guerra tres meses antes. Hasta entonces, el conflicto se había mantenido circunscripto a Gran Bretaña y Francia, por un lado, y por el otro, a Alemania y Rusia, aún aliadas, que se habían repartido el territorio de Polonia. Italia permanecía neutral. El avasallador avance nazi contra Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica y Luxemburgo se iniciaría cuatro meses más tarde. Rusia había lanzado ya su ataque contra Finlandia (lo que dio motivo a que el 14 de diciembre, por ini-

\* Se refiere a una traducción en idioma alemán.



ciativa argentina se expulsara a los Soviets de la Liga de las Naciones). Pero en el frente franco-alemán, a lo largo de las líneas Maginot y Siegfried, sólo se señalaban los llamados “duelos de artillería”: “cette drôle de guerre” (esta extraña guerra), decían los franceses; “the phony war” (la guerra falsa) la apodaban los ingleses.

Faltaban dos años para el ataque japonés contra Pearl Harbor y la entrada de los Estados Unidos en la conflagración. En el mes de octubre de aquel año 1939, las repúblicas americanas, reunidas en Panamá, habían declarado su neutralidad y fijado una “zona de seguridad” a lo largo de las costas del continente, cien veces más amplia que las tradicionales 3 millas de aguas territoriales.

Muchísimo se ha escrito sobre la batalla de Punta del Este y hasta se ha filmado una película cinematográfica basada en ella. Eugen Millington-Drake —que de 1934 a 1941 fue ministro británico en el Uruguay y antes había desempeñado diversos cargos en la representación diplomática de su país en Buenos Aires— llama a su libro una “antología documental” y a sí mismo un “compilador”. Pero si bien el volumen recién publicado incluye extractos de 23 libros, 16 revistas e innumerables cartas, informes y declaraciones oficiales y privadas, se trata de algo de mucho mayor alcance que una simple antología, y el autor ha realizado una intensa e inteligente tarea de investigación que sobrepasa en alto grado la calificación de “compilador”, adoptada con tanta modestia.

Además tuvo Millington-Drake participación directa en algunos de los hechos narrados y ha sabido dar un plan claro y original a su obra, cuya lectura resulta no sólo interesante sino amena, pues no faltan los toques humorísticos con los cuales, de acuerdo con la mejor tradición literaria inglesa, se intercalan momentos de alivio en el dramático relato.

En la primera parte, Millington-Drake se refiere a la personalidad del almirante alemán cuyo nombre llevaba el acorazado “de bolsillo” y a las batallas navales de Coronel, en la costa chilena y de las Islas Malvinas, en noviembre y diciembre de 1914, respectivamente, en la segunda de las cuales perdieron la vida el almirante Maximilian von Spee y sus dos hijos también marinos.

Pasa después a considerar los antecedentes de la batalla de Punta del Este, las actividades anteriores del GRAF SPEE y su importancia como destructor de las líneas de abastecimiento británicas. Explica las circunstancias que llevaron al capitán Hans Langsdorff, comandante del GRAF SPEE a dirigirse a la desembocadura del Plata e igualmente los motivos que decidieron la estrategia del almirante británico Henry Harwood y su orden de concentración del EXETER, el AJAX y el ACHILLES en el mismo punto.

Después de la descripción de las distintas fases de la batalla, Millington-Drake se refiere a los días en que el acorazado alemán estuvo en el puerto de Montevideo, su hundimiento, la internación de los tripulantes en la Argentina, el suicidio del capitán Langsdorff y diversos hechos posteriores.



Punto por punto, Millington-Drake va transcribiendo distintas descripciones y opiniones británicas y alemanas, coincidentes unas y contradictorias otras y en cada caso, ofrece explicaciones o comentarios adicionales. No se ha conformado con ofrecer lo ya publicado, sino que con infinita paciencia ha conseguido reunir cartas, impresiones y declaraciones de participantes y testigos, que aclaran detalles hasta ahora difíciles de comprender. En ciertos casos, naturalmente, siempre quedarán dudas, como por ejemplo el motivo de la decisión del capitán Langsdorff de internarse en el Río de la Plata en lugar de tratar de alcanzar Mar del Plata o Bahía Blanca para realizar las reparaciones que necesitaba la nave.

Millington-Drake hace cierto hincapié en la actitud apolítica de los marinos alemanes. Tal vez esta actitud ha permitido que se realizaran los gratos hechos consignados al final de la obra, entre ellos las amigables reuniones celebradas recientemente entre los ex combatientes de una y otra bandera en Alemania y en Inglaterra, algunas organizadas precisamente con motivo del libro comentado. Esas reuniones, según palabras de uno de los oficiales del GRAF SPEE, fueron posibles porque "todos los que participaron en la batalla del Río de la Plata lucharon con nobleza". Puede así "recordarse al adversario y olvidarse la enemistad".

El volumen incluye también diversos apéndices complementarios. El producto de la venta del libro ha sido destinado por Sir Eugen Millington-Drake al "King George's Fund for Sailors", fundación británica para el auxilio de marineros y sus familias que puedan necesitar ayuda".

M. C. H.

- 2) *"THE REVIEW OF THE RIVER PLATE"* de Buenos Aires del mes de diciembre de 1964.

### "FIN DE UNA ERA"

por C. de H.

"Sir Eugen —o, en aquellos días Mr. Millington-Drake— era en aquel momento Ministro Británico en el Uruguay. Por curiosa coincidencia, veinticinco años antes había llegado a la Legación de Buenos Aires, para asumir uno de los primeros cargos de su carrera diplomática, muy poco tiempo después de la victoria y derrota, de gran publicidad, del Almirante Graf von Spee, en las adyacencias de aguas americanas.

A diferencia de otras antologías con naturaleza tan compleja, la de Sir Eugen tiene vivacidad y su lectura resulta fascinante. El principal factor que distingue su relato y lo eleva por sobre los que poseen categorías de simples referencias, está quizás implícito en los propios comentarios aclaratorios del Compilador.



En su prólogo, el Almirante de la Flota, Earl Mountbatten de Burma afirma “fue la última batalla naval, de acuerdo con la tradición de la primera guerra mundial, entre cruceros y un acorazado de bolsillo —sin portaaviones, submarinos, destructores o radar efectivo— y su resultado exitoso se debió a la forma brillante en que fueron manejados los buques británicos más pequeños y a la habilidad en el combate, tanto de los oficiales como de los marineros”. Llama la atención, también, sobre el hecho de que Sir Eugen mismo “desempeñó una parte considerable en el drama del GRAF SPEE...”

El prefacio fue escrito por el Almirante de la Flota Sir Philip Vian, y el Compilador ha agregado un número de apéndices muy útiles. La primera ilustración sobre la cubierta interior, traza el raid del “ADMIRAL GRAF SPEE, 1939” y la última muestra una carta de navegación correspondiente al “Combate entre H. M. S. AJAX, EXETER y ACHILLES y el ADMIRAL GRAF SPEE, el 13 de diciembre de 1939”. El libro tiene además el mérito de ofrecer más adelante, un gran número de fotografías”.

3) *EL PAIS de Montevideo, en un artículo editorial del 3 de diciembre de 1964.*

*Fragmentos de un editorial de “EL PAIS” de Montevideo, firmado por Aquiles Guerra.*

### “EL DRAMA DEL GRAF SPEE”

“Diversas fuentes permiten una presentación objetiva del drama; la británica, en la palabra de Churchill, en el parte del Almirante Harwood y en comentarios de los tres capitanes que lo secundaron, los hoy almirantes Sir Edward Parry, Sir Charles Woodhouse y el capitán F. S. Bell; la alemana, en los relatos de los oficiales sobrevivientes del GRAF SPEE, tales como el Capitán Wattenberg y el Comandante F. S. Rasenack; la uruguaya, en la palabra del Ministro de Relaciones Exteriores de la época Dr. Alberto Guani, en narraciones del general Alfredo R. Campos, entonces Ministro de Defensa Nacional y en informaciones del “Libro Azul” de nuestra Cancillería...”

“Al arribar a Montevideo, el espíritu caballeresco del sagaz y persistente diplomático de aquellas jornadas de 1939 en que se jugó la suerte del GRAF SPEE despues del combate, le hará acercarse con gesto fraternal, a los representantes de la Alemania democrática que viven y trabajan bajo nuestro cielo”.



4) *"Marcha" de Montevideo, en un editorial del mes de diciembre de 1964.*

*"A 35 grados de latitud sur, el Spee y la Canción de Gesta; LA VUELTA DE DON MELITON DRAKE" — por Mansilla.*

... Imposible negar que "The Drama of Graf Spee and the Battle of the River Plate" es un libro fascinante, aún para un lector que se aburre un poco con las minucias de la táctica y técnica y los tecnicismos navales. El libro corre como un buen documental cinematográfico, en orden de cronología pero con un ritmo de suspenso constante.

Etapas por etapas, los aprestos de la batalla del lado inglés, del lado alemán. Un párrafo de uno o varios autores por bando; y luego, con una auscultación de comentarista imparcial, acota, compara y resalta lo que otros no pudieron ver ni entender separadamente. Rectifica o comprueba. La observación es generosa, humorística y siempre al grano.

Y sin embargo, con todo lo que uno quisiera elogiar la labor exterior del Compilador Millington-Drake, hay que decir que a veces la objetividad no alcanza, y que en este caso ciertamente no refleja el cuadro entero".

(La reserva que sigue del autor de este comentario se refiere a que, el cuadro de una guerra, —que en la opinión del Compilador es llevada en forma correcta y hasta se puede decir caballerescas, en su primera fase, como se desprende de los relatos del libro— no refleja en toda su crudeza, lo terrible que fue, en todo sentido, especialmente en los años subsiguientes).



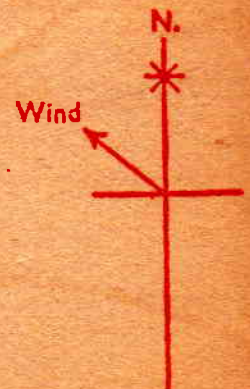
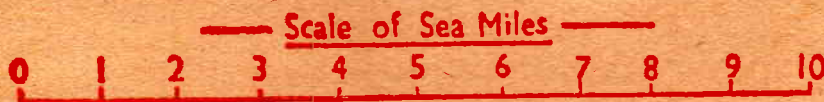
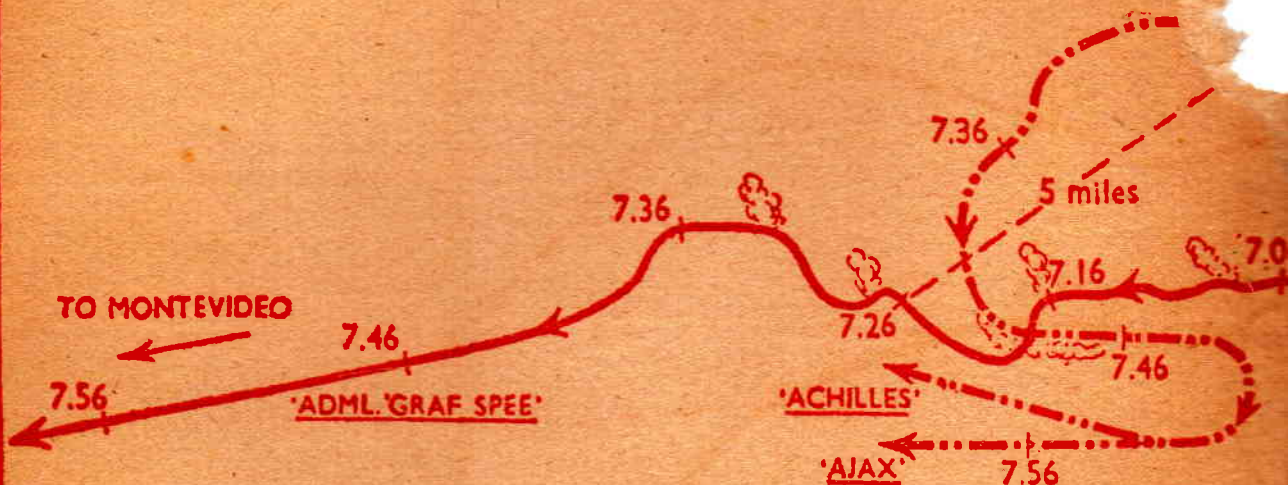
# CLAVE

RECORRIDO DEL "ADMIRAL GRAF SPEE" .....

" " H. M. S. "AJAX" Y "ACHILLES" .....

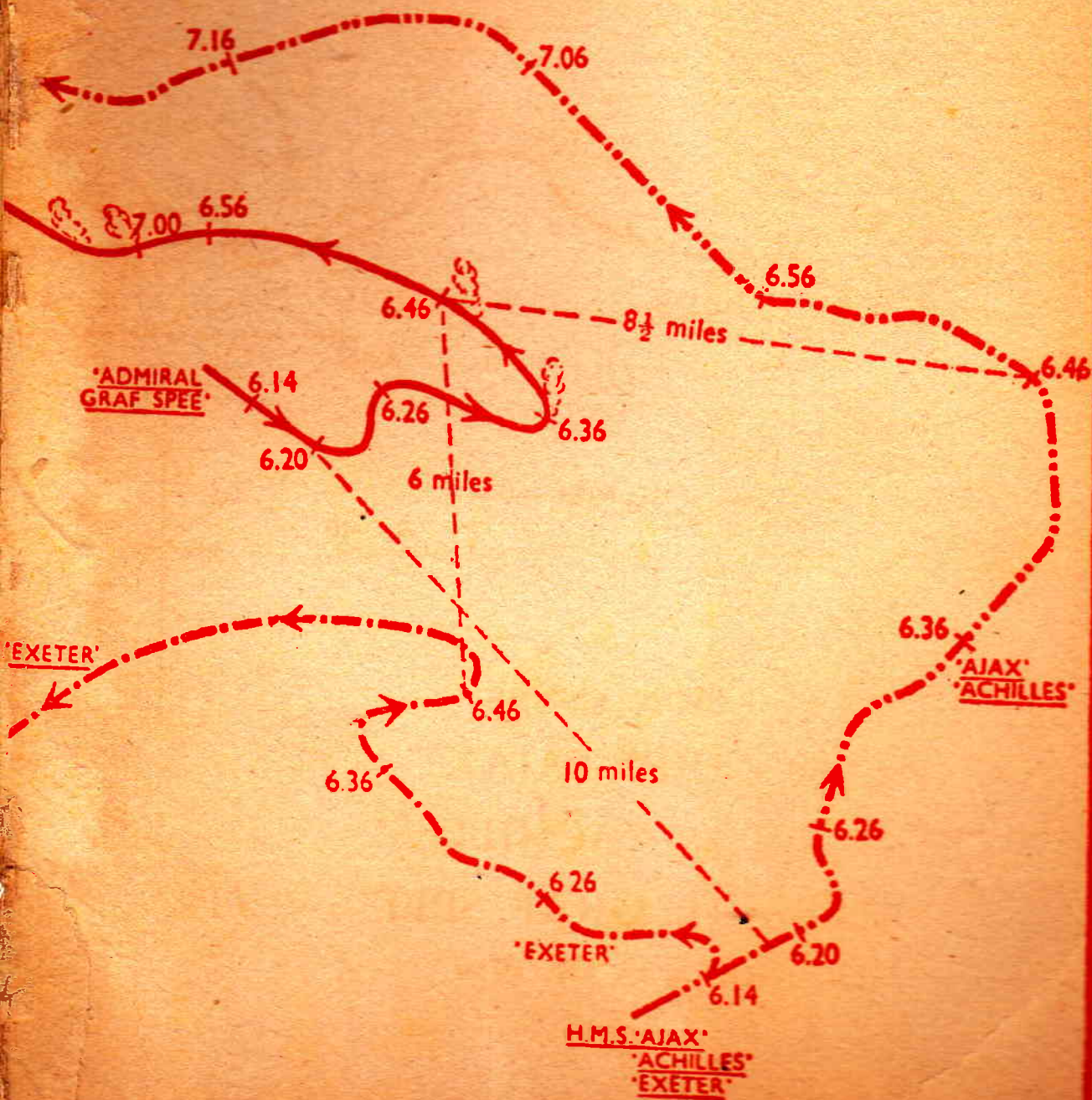
" " H. M. S. "EXETER" .....

LAS CORTINAS DE HUMO SON REPRESENTADAS ASI .....

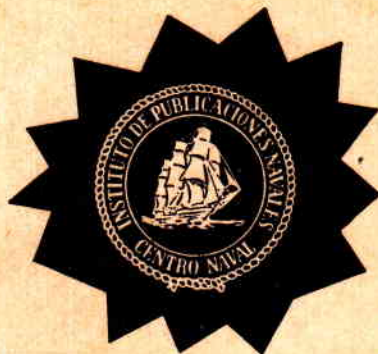


LA ACCION ENTRE  
H. M. SHIPS "AJAX"  
"EXETER" Y "ACHILLES"  
Y "ADMIRAL GRAF SPEE"  
DICIEMBRE 13 DE 1939









INSTITUTO DE  
PUBLICACIONES  
NAVALES  
BUENOS AIRES  
REPUBLICA ARGENTINA

COLECCION NARRACIONES

